
This is the **published version** of the bachelor thesis:

Morera Carol, Elisabet; Muñoz Ramírez, Francesc, dir. L'espai públic i l'urbanisme a la Barcelona post Covid-19. 2020. (824 Grau en Geografia i Ordenació del Territori)

This version is available at <https://ddd.uab.cat/record/234465>

under the terms of the  license

L'espai públic i l'urbanisme a la Barcelona post Covid-19

Autora : Elisabet Morera Carol

Tutor : Francesc Muñoz



Índex

1- Introducció	2
2- Objectius	3
2.1. Preguntes de recerca i hipòtesi.....	7
2.2. Definicions d'espai públic de diverses entitats polítiques de Barcelona i Catalunya	7
2.3. Espai públic i paisatge cultural	9
2.4. Altres conceptes	10
3- Metodologia	11
3.1. Guió de les entrevistes	11
3.2. Llistat d'entrevistats	12
4- Anàlisi de les entrevistes	13
4.1. Memoràndum	14
4.2. Síntesis de propostes per tòpics	25
5- Conclusions	29
6- Bibliografia, hemerografia i webgrafia	32
 Annex: Transcripcions de les entrevistes	 34

Índex de figures

Figura 1: Ciutat més humana, més segura, més sostenible	5
Figura 2: Variabilitat del trànsit i repartiment modal	6
Figura 3: Model de determinants de la salut	29
Figura 4: Le Paris ¼ d'heure	30
Figura 5: Model de Superilles	30

1- INTRODUCCIÓ

En una societat que cada cop més es concentra en zones urbanes (1), el concepte urbà es projecta en la imatge dels seus ciutadans d'una manera difícil de concretar. La ciutat i l'espai urbà esculpeixen les vides i identitats dels seus habitants, els ciutadans, perquè són el mitjà físic amb el què interactuen. El paisatge urbà té efectes en la construcció d'una pròpia identitat que deriven de les particularitats de cada ciutat. A Barcelona, durant els darrers 30 anys ja es van dur a terme unes transformacions urbanístiques molt importants, sobretot en la transformació d'usos i activitats en antics barris industrials de la façana marítima i en altres barris considerats marginals. La regeneració urbana no només va actualitzar les activitats econòmiques, sinó que també ha anat acompanyada de components culturals i simbòlics. En la continua transformació i redefinició dels espais públics, aquest treball pretén fer una reflexió sobre la seva importància i les seves implicacions en la vida quotidiana a la ciutat. La pandèmia Covid-19 força de nou el vell debat urbà a Barcelona per aportar solucions a una crisi ambiental que probablement també és social. La "nova normalitat" s'ha de dissenyar per ser assumida per tothom i acabar formant noves relacions entre els ciutadans -i conseqüentment noves identitats.

La ciutat és tant estructura com cultura, és una realitat compartida (Domínguez Pérez, 2013).

En el context de la globalització, el territori comença a ser considerat com una construcció col·lectiva que implica que ja no n'hi prou amb que es produeixin formes cooperatives per la presa de decisions, sinó que els processos de planificació han de produir algun tipus d'innovació al territori. (González Medina, 2017).



(1) <https://www.un.org/development/desa/es/news/population/2018-world-urbanization-prospects.html>

2- OBJECTIUS

L'objectiu principal del meu estudi és identificar els canvis que l'escenari post pandèmia pot requerir de l'urbanisme i com adaptar-s'hi considerant també altres factors en procés o pendants. En el context de la covid i en procés de dissenyar la "nova normalitat" postpandèmica, com poden ajudar els serveis d'urbanisme a implantar amb eficàcia i emergència noves actituds socials imposades per les mesures higièniques? Em vull dedicar a l'estudi del cas de Barcelona, la ciutat on he nascut i crescut, i on aquestes transformacions poden evidenciar la profunditat d'aquestes particularitats. L'espai públic és un factor clau a integrar en el disseny de noves mesures socials post-covid, i alhora és un element que s'ha de dissenyar i protegir en els plans territorials de municipis i regions perquè té un valor social amés de l'econòmic i purament físic. Per implementar les noves mesures higièniques i socials caldran canvis, que al seu torn comportaran o requeriran d'altres canvis. Alhora, tal com el confinament va servir per accelerar la difusió del teletreball, per reduir emissions i la contaminació en àrees urbanes, la "nova normalitat" que ha de dissenyar el govern pot accelerar altres factors que una reflexió profunda i plurifacètica ens pot ajudar a albirar. Però com es poden definir diverses zones en espais oberts? Com s'indicarà als ciutadans els espais segurs en cada lloc? L'urbanisme s'ha de repensar per introduir nous factors i prioritats.

Ja al segle XIX va tenir lloc un intens procés de reflexió sobre la forma urbana a Barcelona per aportar solucions a una crisi de tipus ambiental i social. Aquell és ara el gran referent del model Barcelona, el punt de partida de l'urbanisme i de la ciutat actual. Per això, en el plantejament del treball també utilitzo el Pla Cerdà de referent, analitzant aspectes que van ser la bàsics en aquell gran projecte i reflexionant sobre la situació en la ciutat actual. Amés he considerat que hi ha certs paral·lelismes entre la crisi higienista del segle XIX i la pandèmia actual, salvant les distàncies i reconeixent les múltiples diferències socials, tecnològiques i ambientals. El meu document de referència sobre les innovacions del Pla Cerdà és la publicació nr 76 de la revista Barcelona Metròpolis l'any 2009, amb articles de diversos geògrafs i arquitectes (1). A continuació reproduïxo extractes d'aquests articles.

Al segle XIX va tenir lloc un intens procés de reflexió sobre la forma urbana a Barcelona per aportar solucions a una crisi de tipus ambiental i social. Les condicions extremes de densitat urbana, resultat de l'accelerat creixement urbà, i la insalubritat dels espais habitats i públics van ser considerades com la causa primera de l'elevadíssima mortalitat i que constituïa sens dubte el principal problema de la ciutat. El lligam entre densitat i sobremortalitat serà estudiat des del prisma positivista a partir de l'acumulació exhaustiva de dades, l'anàlisi de les quals conduirà a la conclusió de la necessitat de la reforma i l'eixample de la ciutat existent com a condició prèvia per projectar un espai urbà adient a l'ideal tècnic de salut pública. És ben cert però, que el procés de construcció de l'Eixample es va anar orientant segons criteris diferents dels que fonamentaven les propostes inicials, com ho mostra el cas de la progressiva densificació de les illes i del teixit edificat. (Francesc Muñoz)

Per damunt de la seducció eventual d'una bellesa matemàtica, atemporal, predomina en Cerdà la consciència de les dificultats del procés de canvi en un context històric advers a les grans empreses col·lectives; és el context derivat de la revolució liberal o burgesa, que havia imposat un gran respecte per l'exercici del dret a la propietat particular i havia deixat els poders públics lligats de peus i de mans. (Ramon Grau)

A vegades ens esforcem a seguir mantenint els mateixos conceptes i no sabem entendre uns processos que responen a nous paradigmes potser encara no ben formalitzats i menys encara ben ordenats. (...) Hem d'entendre que Cerdà va proposar una refundació de Barcelona, tant per la naturalesa de la proposta com per la seva escala. El seu projecte de ciutat és un dels primers que utilitzen instruments urbanístics moderns. Cerdà desenvolupa tres components principals:

- a) En primer lloc, la voluntat higienista. Ens hi exposa amb claredat la situació generada per la concentració d'indústries i de població obrera en condicions sanitàries molt precàries, cosa que justifica la seva proposta "alternativa" d'una ciutat "nova i gran" on la industrialització es pugui desenvolupar sense patir aquestes dificultats.*
- b) Un segon component rellevant del projecte és la circulació, el moviment de mercaderies i de persones. La generositat de les dimensions dels carrers i les avingudes s'explica per la necessitat de donar resposta a fluxos potents i variats. El fet que hi hagi una dimensió reservada a la mobilitat mecanitzada i una altra a la dels vianants implica la repartició en dues meitats equivalents, cosa que esdevindrà una regla d'or per a la Barcelona del futur.*
- c) La voluntat de Cerdà d'enquibir totes les formes d'activitat dins d'una trama homogènia i incorporar els municipis limítrofs. Les propostes de Cerdà consisteixen en uns sistemes de traçats que es superposen i donen diferents nivells de servei: el traçat base i el traçat regional o metropolità. El traçat esdevé una estructura que homogeneïtza el conjunt del territori urbà. Els mercats, les escoles i alguns altres equipaments ajuden a definir l'escala del barri com a ús i com a referent.*

Cerdà va desenvolupar un nou concepte basat en la integració de la multitud de moviments i en la diversitat de persones i activitats de la ciutat contemporània. La idea de continuïtat el porta a definir que cal "ruralitzar la ciutat i urbanitzar el camp" com a objectiu ideal. (Joan Busquets)

Amb la seva proposta formalitza les solucions a cada una de les disfuncions detectades i ho fa construint ciutat; és a dir, fent que l'espai públic tingui tots els usos i funcions que li són propis i possibilitant la implantació d'una meravellosa barreja d'usos. (Salvador Rueda)

Què s'entén avui per desenvolupament sostenible d'un territori? Un triangle de processos integrat pel creixement econòmic, la inclusió social i el medi ambient: un territori (ciutat, metròpolis, país) ha de generar riquesa i exportar-la, ha d'assegurar que tots els seus habitants tenen les mateixes possibilitats d'accedir a uns serveis (salut, educació, pensions) i ha de vetllar perquè el seu impacte en el medi ambient no posi en qüestió les oportunitats de les generacions futures. Aquests tres són els pilars que articulen els processos de planificació estratègica dels territoris. On és la cultura en aquest triangle? Quina societat sostenible podem desenvolupar sense memòria, bellesa, creativitat o coneixement crític? Els valors intrínsecs de la cultura –la memòria, la bellesa, la ritualitat, la diversitat, la creativitat, el coneixement crític– han esdevingut components fonamentals del desenvolupament humà i han de formar el quart pilar. (Jordi Pasqual)

Caldria introduir doncs, altres elements en la discussió, com ara la intensitat urbana, la diversitat del teixit urbà o la seva capacitat de càrrega, abans de posicionar-nos en pro o en contra d'una densitat suposadament "òptima". La qualitat urbana pel que fa al compliment d'uns estàndards d'espais lliures –espai públic, zones verdes i equipaments– en relació amb els espais construïts no ha de suposar perdre allò que és propi a la ciutat – l'aglomeració, la compacitat; fins i tot el solapament i la fricció– i que és una condició necessària per propiciar la preuada complexitat del teixit urbà. (Maria Buhigas)

Aquesta discussió sobre la densitat "òptima" està també relacionada amb la dimensió de la ciutat. Dilucidar quina és l'escala adequada sol ser el primer escull a l'hora de plantejar un problema. Establir els límits polítics d'un nou govern urbà ha estat sempre una decisió més jurídica i política que no científica-tècnica. Així que ampliant els límits de la gestió territorial de Barcelona a la zona metropolitana permetria incorporar tota aquella urbanització difosa, gairebé desvinculada i donar-li un nou ús i significat a nivell més ampli. També encaminaria Barcelona cap a una sostenibilitat que amb els límits actuals és impossible. Així, la Covid-19 ha forçat un debat per aportar solucions a una crisi ambiental i que també és social; la "nova normalitat" potser accelera processos de sobirania, models inclusius i altres factors. De fet, l'experiència del projecte Cerdà, que s'ha anat adaptant durant els darrers 2 segles als requeriments de les diverses etapes de la història de la ciutat, fa qüestionar si existeix un model teòric de ciutat donada la complexitat de sistemes que la formen. A principis del segle XXI les fronteres entre ciutat i natura s'esborren i ho fan a partir d'un nou paradigma on els aspectes ambientals són decisius. Per una altra part, les transformacions són evidents en mobilitat, en l'organització del treball, inclús en el propi concepte de treball. L'objectiu principal d'aquesta recerca és reflexionar sobre els canvis necessaris en l'urbanisme per adaptar-se a l'escenari post pandèmia en alguns factors concrets:

Figura 1: Ciutat més humana, més segura, més sostenible

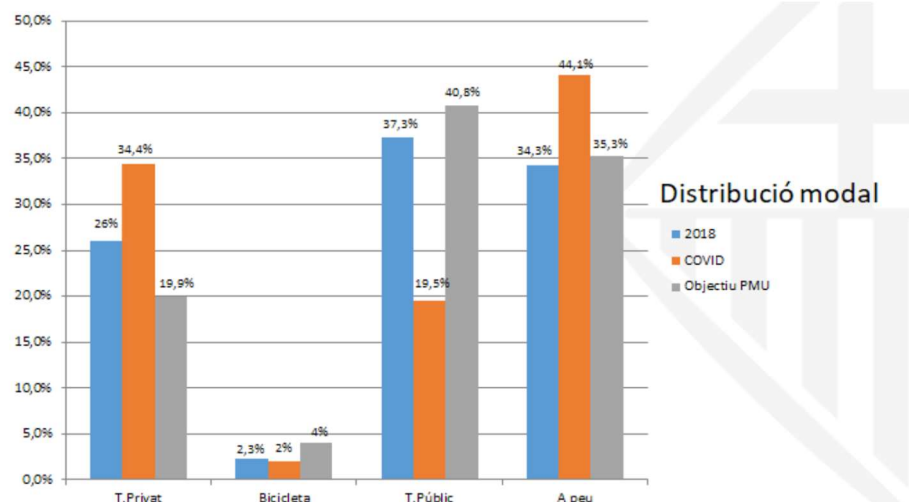


Font: Executive Forum, Natalia Chueca, *Consejera de Servicios Públicos y Movilidad del Ayuntamiento de Zaragoza*. Coloquio online 21 Jul 2020, recuperat a: https://www.youtube.com/watch?v=RSf_w2bSlyg

- Fer una ciutat més amable, segura i sostenible per a vianants és una de les prioritats del govern municipal. De nou, torna a estar vigent una altra de les demandes de Cerdà al segle XIX, ruralitzar la ciutat: sostenibilitat i inclusió social. *Cerdà fa una proposta urbanística nova: uns masos, o en llatí "mansus", de grans dimensions. I per a aquest concepte nou inventa una paraula: mansana. També, explica, es pot dir massana, de mas* (2). Però la intervenció del capital financer ha profunditzat les contradiccions socials urbanes (gentrificació, degradació ambiental, la privatització dels serveis urbans i del sol urbà) a les quals s'afegeix un urbanisme tàctic dissenyat per adaptar l'espai públic a nous usos.

- Governança de la ciutat, noves formes de gestió metropolitana per posar la diagnosi al servei d'una visió regional del govern del territori més adequades a la dimensió territorial que prenen les problemàtiques urbanes en el segle XXI. En aquest context, amés, encara pren més importància la titularitat pública de l'espai urbà enfront de la mercantilització dels darrers anys. El dret a la ciutat va ser definit per Lefebvre al 1967 com el dret dels habitants urbans a construir, decidir i crear la ciutat. Actualment els mecanismes de segregació espacial, l'empobriment de l'experiència urbana i la restricció de la participació i la democràcia urbana dificulten l'accés a la ciutat a la majoria dels seus habitants.
- És necessari repensar l'ús del transport públic, l'ús del cotxe i altres vehicles a Barcelona davant la possibilitat que molts ciutadans, equivocats o no, considerin que és un mitjà de transport més segur. Entre les mesures que ja figuraven en els plans de l'Ajuntament del Pla de Mobilitat Urbana (PMU) 2019-2024, hi ha l'ampliació de la xarxa de carril bici, l'ampliació de voreres a 4,5 m, pacificació de carrers, regulació de vehicles de mobilitat personal, Incrementar l'ús dels vehicles d'ús compartit (sharing), incorporar les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat... "la nova mobilitat que necessàriament ha de ser sostenible" (3).

Figura 2: Variabilitat del trànsit i repartiment modal



Font: Ajuntament de Barcelona. *Barcelona prepara l'espai públic per la nova mobilitat*. Nota de premsa, 25 d'abril del 2020.

- Exigències instrumentals i tècniques, donada la complexitat de la transformació, poden obligar a definir un sistema flexible de planejament i incorporar demandes en la definició dels objectius.

2.1. Preguntes de recerca i hipòtesi

El model de ciutat ha de canviar? La Covid està forçant ja i forçarà de ben segur canvis pel que fa al disseny físic de l'espai públic urbà. Inclús crec que demandes de diversos col·lectius socials considerats alternatius es poden incorporar al plantejar el disseny de l'espai obert públic urbà d'ara en endavant.

Al 2016 l'Ajuntament va presentar el document d'Estratègia d'impuls de la política alimentària. I en projectes posteriors s'ha fet palès el compromís per una política alimentària a la ciutat per assolir una sobirania alimentària (4). Llavors, si fins ara el focus era la sobirania tecnològica i el model l'*smart city*, com cal plantejar ara el futur? Cap a una sobirania alimentària?

Per ara estem immersos en la situació de pandèmia, amb brots i rebrots que no acaben d'estar 100% controlats, i les mesures que es preveuen es consideren, per tant, temporals. Per tal de comprovar la meua hipòtesi i donar resposta a les preguntes de recerca plantejades, he considerat que el més adient seria la fórmula d'entrevistar a una sèrie de testimonis privilegiats, tots ells vinculats de forma directa o indirecta amb el disseny de l'espai públic urbà.

2.2. Definicions d'espai públic de diverses entitats polítiques de Barcelona i Catalunya

- A la web Generalitat, guia d'acollida

Els espais públics com carrers, places, jardins, equipaments cívics, centres culturals i esportius... són llocs de pas, de trobada entre persones conegudes i desconegudes, de relació entre veïns i veïnes de totes les edats i condició social. Són, per tant, espais de convivència. El manteniment d'aquests espais correspon a l'Ajuntament, per exemple reparar els desperfectes o substituir mobiliari urbà degradat, però és responsabilitat de tots els ciutadans i ciutadanes tenir-ne cura, com si fos casa nostra, però també casa de tothom.

- A la web de l'Observatori de convivència i civisme a Catalunya de la UAB

Aquests espais constitueixen un àmbit crucial per a la vida del ciutadà en societat. Són els espais on l'individu es realitza en tant que ciutadà que exerceix els seus drets amb i davant els altres. En la mesura en què aquest exercici dels drets no sigui interferit pel comportament dels altres, els ciutadans gaudiran d'una qualitat de vida més gran i més democràtica. En sentit contrari, un excés d'interferències i impediments d'aquest exercici dels drets disminuirà la seva condició de ciutadà i el traslladarà a entorns pre-democràtics en què la llei que s'imposa és la voluntat del més fort. A més, l'entorn incívic provoca un alt sentiment d'inseguretat i inhibeix la participació ciutadana en qualsevol activitat que es dugui a terme en aquests espais. En conseqüència, existeix un lligam important entre el civisme, la participació democràtica i la seguretat.

- A la Resolució 2 de la XIX Assemblea General de la Federació de Municipis de Catalunya del 2009

En les ciutats compactes i diverses del Mediterrani l'espai públic és molt més que un espai intersticial entre edificis. Més enllà de la mobilitat, a l'espai públic hi conviuen intensament moltes altres activitats d'oci, de mercat i de festa i

és el lloc de trobada, de convivència o de conflicte entre persones i grups de totes les edats i procedències. També és a l'espai públic on es manifesta el grau de cohesió social dels nostres pobles, barris i ciutats. L'espai públic, juntament amb el patrimoni, defineixen la personalitat dels diferents barris de les nostres ciutats o de cada poble del nostre país. És, fonamentalment, un espai dinàmic ja que ni en el seu disseny inicial ni en la seva ordenació es pot preveure de forma estàtica un ús permanent per part d'un o més col·lectius i amb una única finalitat. L'ús que cada ciutadà o ciutadana en fa d'aquest espai construeix l'imaginari que forma la identitat individual que després esdevindrà col·lectiva de l'entorn on vivim. Però aquest ús esdevé fruit de diverses circumstàncies econòmiques, culturals, socials, generacionals.

- Document "Millora de relacions de proximitat a l'espai públic", Districte de Sants-Montjuïc 2017

A més pensar l'espai públic des del dret a la ciutat és també garantir els usos vinculats a la sostenibilitat de la vida. El model de ciutat com a objecte de consum oblida els espais de convivència i els temps i sabers de la vida quotidiana. Davant d'un context de fortes pressions del mercat per extreure beneficis privats d'un bé comú com és la ciutat, s'han de trobar instruments per prioritzar i protegir el seu valor d'ús per als que l'habiten i l'enriqueixen.

- Al Pla de veïnatge de Ciutat Vella del 2017

Històricament l'espai públic ha estat mirall i contenidor de conflictes i de desigualtats de diversa índole existents al conjunt de la societat: per raons de posició socioeconòmica, de sexe, d'identitat sexual, d'edat, de diversitat funcional i/o d'origen, entre d'altres, no tothom hi accedeix i en gaudeix en igualtat de condicions. En els darrers anys de creixent globalització, la ciutat ha viscut importants transformacions socials, econòmiques i urbanístiques. S'han generat noves dinàmiques socials i nous usos dels espais públics que en alguns casos generen conflictes d'interessos entre els individus i grups que en fan ús i les persones que hi viuen, i que sovint han agreujat les desigualtats prèviament existents i n'han afegit de noves.(...) Els carrers i places de la ciutat són l'espai ciutadà i democràtic per excel·lència, on es produeix la interacció social, es materialitzen els conflictes d'interessos i es visualitza la diversitat, la complexitat i la riquesa de les formes de vida de la nostra societat. Aquest ha de tornar a ser l'eix central i vertebrador de la vida comunitària i per tant escenari de nous i diferents usos i contenidor per l'establiment de vincles veïnals.

Amés cal destacar la col·lecció "Espai públic urbà" per la constatació de la importància de l'espai públic com element vertebrador de la vida social d'una ciutat i, per tant, com estimulador de la cultura urbana i creador de la ciutadania.

- *Ciutats per un planeta petit* (Richard Rogers, 2000), on es planteja la significació social i política que l'espai públic comporta i la necessitat de portar a terme una planificació urbanística que tendeixi cap a la sostenibilitat i humanitzi la ciutat fins a convertir-se en una ciutat compacta sostenible.
- *L'espai públic: ciutat i ciutadania* (Jordi Borja i Zaida Muxí, 2001), on es defineix que l'espai públic és la ciutat. La ciutat és entesa com els conjunts d'elements i "espais d'ús col·lectiu per l'apropiació progressiva de la gent". Construir la ciutat del segle XXI és tenir un projecte de ciutadania.
- *De la ciutat sense barreres a la ciutat per a tots* (Francesc Aragall, 2002), s'identifica la necessitat de reconèixer que la població és diversa i que totes les persones, independentment de les seves capacitats, edat o cultura, han de disposar d'un entorn adequat.

2.3. Espai públic i paisatge cultural

En la dècada dels anys 20' el professor Carl Sauer va estendre l'ús del terme paisatge cultural als cercles universitaris nord-americans. Per a ell un paisatge cultural és el resultat de l'acció d'un grup social sobre un paisatge natural. La cultura és l'agent i lo natural, el medi; el paisatge cultural és el resultat. S'entén des de llavors com paisatge cultural una realitat complexa resultat de l'acció del desenvolupament d'activitats humanes en un territori concret amb components tangibles i intangibles.

Poc després, la Carta d'Atenes de 1931 planteja un nou concepte de conservació i restauració del patrimoni històric i cultural, que passa dels ciutadans particulars als col·lectius socials i a ser gestionat per l'Estat nacional. La UNESCO defineix com Patrimoni el llegat que rebem del passat, que vivim en el present i que transmetrem a les generacions futures. A la Convenció de 1972 per la Protecció del Patrimoni Mundial Cultural i Natural va establir que certs llocs de la Terra tenen un "valor universal excepcional".

Tot i això, el patrimoni cultural no es limita a monuments i col·leccions d'objectes. Compren també expressions vives heretades dels nostres avantpassats, com tradicions orals, arts de l'espectacle, usos socials, rituals, actes festius, coneixements i pràctiques relatives a la natura i l'univers, i sabers i tècniques vinculades a la artesanía tradicional. Així ja ho contempla el Conveni Europeu del Paisatge (CEP) aprovat a Florència l'any 2000, que el defineix com un concepte multidisciplinari, part essencial de l'entorn de les poblacions, expressió de la diversitat del patrimoni cultural i natural comú i fonament de la pròpia identitat; i insta als països compromesos a integrar el paisatge en les polítiques d'ordenació del territori i d'urbanisme i en les polítiques cultural, mediambiental, agrícola, social i econòmica, i també en altres polítiques que puguin comportar un efecte directe o indirecte sobre el paisatge, i a classificar els paisatges identificats tenint en compte els valors particulars que els atribueixen els actors i les poblacions afectades. El CEP proposa tres línies d'actuació: protegir, gestionar i planificar. Amés concedeix una especial importància a la participació ciutadana i a les autoritats locals i, per tant, a la percepció subjectiva de l'entorn existencial.

La regeneració urbana actualment no és una opció política sinó una exigència recollida a la Llei estatal de sòl. L'Estratègia Espanyola de Sostenibilitat Urbana i Local (EESUL) va ser aprovada el 2011. Entre altres directrius figura el màxim aprofitament viable i racional del patrimoni immobiliari.

Alhora, la cooperació intergovernamental a Europa s'ha anat enfocant en la sostenibilitat a les ciutats europees, i s'ha anat plasmant en diversos documents d'acord en les Reunions Informals de Ministres: el Lille Action Programme (2000), l'Urban Acquis de Rotterdam (2004) o el Bristol Accord (2005).

La Carta de Leipzig (2007) acorda estratègies comuns de regeneració urbana i vol donar resposta i solució a problemes actuals a les ciutats europees com: l'envelliment de la població, la immigració, la transformació de zones industrials abandonades i l'atur juvenil. Inclou dos grans línies de recomanacions:

- Fer polítiques integrades de desenvolupament urbà, on es coordinin la cohesió social i la qualitat de vida, la creació i consolidació d'espais públics d'alta qualitat, l'impuls de l'eficiència energètica, etc.

- Prestar especial atenció als barris menys afavorits, impulsant actuacions integrades que conjuguin la millora del medi ambient físic, amb l'impuls a la economia i l'ocupació, la cohesió e inserció social i el foment d'un transport urbà eficient i assequible.

En el debat de les intervencions públiques, l'antropòleg barceloní Manuel Delgado Ruíz (professor a la UB) en un article de l'any 2010 pel Diari de Girona descriu l'espai públic com “un instrument conceptual que permet agrupar els diferents exteriors urbans: carrer, plaça, vestibul, andana, platja, parc, moll, autobús..., entorns oberts i accessibles en els quals els presents miren i es donen a mirar els uns als altres, en els quals veiem desplegar-se tota mena de trobades i topades, lluites i desercions, retrobaments i pèrdues..., tot un immens ordit d'acords automàtics entre desconeguts o coneguts de vista que ens ofereixen l'espectacle d'una societat interminable. Aquest espai només existeix com a resultat dels transcursores que no deixen de travessar-lo i agitar-lo i que, fent-ho, el doten de valor tant pràctic com simbòlic. (...) "espai públic" és un territori sobre el qual intervenir i al qual intervenir, un àmbit que cal organitzar amb vista que quedi garantida la bona fluïdesa entre punts, els usos adequats, els significats desitjables; un espai sempre endreçat i ben pentinat que haurà de servir perquè les iniciatives immobiliàries o els edificis oficials que aquest espai públic envolti vegin garantida la seguretat i la previsibilitat. Per descomptat que en aquest territori qualsevol presència indesitjable és ràpidament exorcitzada i correspon maltractar, expulsar o castigar qualsevol ésser humà que no sigui capaç de mostrar-se a l'alçada del que es presenta com "espais públics de qualitat", una forma elegant de designar el que a la pràctica són colossals màquines d'excloure.”

2.4. Altres conceptes

En el darrer document de les Reunions de Ministres es parla del concepte de *Baukultur*, la interacció entre arquitectura i planificació urbana i d'infraestructures per poder crear espais públics atractius i humans. *Baukultur*, diuen, ha d'entendre's com la suma de tots els aspectes culturals, econòmics, tecnològics, socials i ecològics que influeixen en la qualitat i en el procés de planificació i construcció. Tot i així, aquest enfocament no hauria de limitar-se als espais públics ja que *Baukultur* engloba totes les activitats humanes que canvien l'entorn urbà, incloent edificis, monuments i altres elements del patrimoni cultural, així com el disseny i la construcció d'edificis contemporanis.

Ja al 1994 el filòsof alemany Jürgen Habermas reflexionava sobre l'*Öffentlichkeit*, definint-la com aquell àmbit «social», a càrrec de la mediació entre societat civil i Estat, de fer valer les necessitats de la societat civil enfront l'Estat (i després també en l'Estat). Habermas considera que en la mesura en què l'Estat liberal de Dret s'ha de legitimar, acaba per incorporar aquest concepte en les seves tasques legislatives, i la noció es converteix en un element central de la teoria política moderna. *Öffentlichkeit* s'ha traduït com publicitat, opinió pública o vida pública, tot i que consistiria bàsicament en una “esfera en què les persones privades es reuneixen en qualitat de públic”.

(1) <http://www.anycerda.org/congres/documentacio/postmetropolis/docs/A/A21.pdf>

(2) <https://www.leconomic.cat/article/413863-1200-mansanes-i-30-eixamples-i.html>

(3) PMU, Pla de mobilitat 2019-2024, a <https://www.barcelona.cat/mobilitat/ca/actualitat-i-recursos/nou-pla-de-mobilitat-urbana-2019-2024>

(4) <https://www.sostenible.cat/article/lajuntament-de-barcelona-promou-la-sobirania-alimentaria>

3- METODOLOGIA

El meu TFG està centrat en l'anàlisi de les mesures i propostes urbanístiques per l'espai públic a Barcelona i també en els obstacles i limitacions que aquesta pandèmia pot haver evidenciat. Primer de tot he fet una anàlisi bibliogràfica de declaracions de diferents institucions sobre temes urbanístics a tenir en compte per construir aquesta "nova normalitat". El gruix de la recerca però, es centra en l'elaboració d'un qüestionari qualitatiu que he proposat a una sèrie de testimonis qualificats als quals has entrevistat en virtut de la seva expertesa tècnica o teòrica pel que fa a l'espai públic. Les entrevistes són obertes, en principi a una trentena de seleccionats, per tal d'assolir el nombre mínim de 15 entrevistes i poder-ne fer una anàlisi posterior.

El meu pla de recerca d'entrevistats s'ha basat en els propis autors que he escollit per definir el concepte d'espai públic i paisatge urbà. Pel seu currículum i el seu interès en l'estudi dels espais públics i el planejament territorial les considero persones expertes. Els entrevistats seleccionats estan vinculats a grups de recerca de diverses universitats espanyoles, altres es dediquen des de fa diversos anys al disseny de l'espai públic, o formen part de les institucions implicades en l'aplicació de les noves mesures socials... Un cop iniciades les entrevistes, he seguit amés el format bola de neu per afegir més opcions al llistat inicial de testimonis qualificats. L'objectiu és comptar amb diferents punts de vista i criteris, opinions especialitzades en diferents aspectes. Per això crec que he de considerar unes entrevistes semi estructurades o, en alguns casos, inclús no estructurades.

Posteriorment, cal una anàlisi de les entrevistes per extreure cites d'opinions i propostes que responen als objectius de la recerca. Formen el Memoràndum de l'anàlisi que he recollit en unes taules organitzades per tòpics i persona entrevistada. Després he sintetitzat les propostes de cada tòpic en els conceptes més destacats i repetitius.

3.1. Guió de les entrevistes

Com el grup d'experts seleccionats són de diversos àmbits, només vaig esbossar uns guions amb els temes a tractar, un punt de partida i alhora un gran cercle on es mouran les qüestions a debatre. Tots els entrevistats reben per correu electrònic la meua presentació i una carta en annex amb el contingut dels objectius del meu treball (només l'inici, sense incloure cap dels apartats). Durant l'entrevista m'asseguraré de que es tractin tots els factors rellevants previstos en els objectius de la recerca, que he englobat en 4 grans blocs: sostenibilitat i inclusió, mobilitat, governança i model de ciutat.

En la majoria dels casos la entrevista oberta ha estat forçosament en format virtual, només m'han permès el presencial a les oficines del PDU. I un dels entrevistats em va demanar l'enviament d'un qüestionari tancat de preguntes a respondre individualment, que em va retornar per correu electrònic després de 4 setmanes.

3.2. Llistat d'entrevistats

1. Margarida Castañer i Isabel Salamaña, mita.castaner@udg.edu, isabel.salamana@udg.edu. Grup de recerca Laboratori d'Anàlisi i gestió del Paisatge, Universitat de Girona (UdG).
2. Marta Domínguez Pérez, martadom@cps.dcm.es. Grupo de investigación Sociedad, Medio Ambiente y Territorio, Universidad Complutense de Madrid (UCM).
3. Antonio Garcia Garcia i Francisco José Torres Gutiérrez, agargar1@upo.es, fjtorgut@upo.es. Grupo de Investigación Estructuras y Sistemas Territoriales (GIEST), Universidad Pablo Olavide (UPO).
4. Rubén Iban Díaz, ibandiaz@us.es. Grupo de Investigación HUM-177, Geografía Humana, Universidad de Sevilla (US).
5. Joan Lopez Redondo, gurbuab@gmail.com (oficines PDU). Grup de recerca sobre Energia, Territori i Societat (GURB), Universitat Autònoma de Barcelona (UAB).
6. Juan Carlos Rodríguez Mateos, juancarlos@us.es. Profesor titular de Geografía Humana, Universidad de Sevilla (US).
7. Joan Alberich i Aaron Gutiérrez, joan.alberich@urv.cat, aaron.gutierrez@urv.cat. Grup de Recerca en Estudis Territorials i Anàlisi Turístics (GRATET), Universitat Rovira i Virgili (URV).
8. Jordi Borja Sebastià, jborjas@uoc.edu. Comité Acadèmic del Màster Universitari de Cuitat i Urbanisme, Universitat Oberta de Catalunya (UOC).
9. Blanca Valdivia, colectivopunto6@gmail.com. Col·lectiu Punt 6.
10. Mark J Nieuwenhuijsen, mark.nieuwenhuijsen@isglobal.org. Instituto de Salud Global Barcelona (ISGlobal).
11. Carles Donat (projectes Observatori Habitatge de Barcelona-OHB), carles.donat@uab.cat. Observatori metropolità de l'Habitatge, IERM (Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona).
12. Albert Árias Sans. Assessor i director del Pla Estratègic de Turisme de Barcelona 2016-2020. Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat, Ajuntament de Barcelona.
13. Vicenç Planas, municipis@custodiaterritori.org. Xarxa per la Conservació de la Natura XCN, Grup de Treball Custòdia Municipal.
14. Diego Barrado, diego.barrado@uam.es. Grupo de Estudios Urbanos y Teoría Social, Universidad Autónoma de Madrid (UAM).
15. Asunción Blanco Romero, asuncion.blanco@uab.cat. TUDISTAR-UAB, Turisme i Noves Dinàmiques Socioterritorials en Àrees Rurals.

4- ANÀLISIS

En total he realitzat 18 entrevistes, 5 a dones i 13 a homes. Les he fet a experts en 5 ciutats diferents: Barcelona, Girona, Tarragona, Madrid i Sevilla. I representen 14 institucions diferents.

- Ajuntament de Barcelona
- Col·lectiu Punt 6
- ISGlobal
- OMH, Observatori Metropolità de Barcelona
- PDU, Pla Director Urbanístic
- UAB, Universitat Autònoma de Barcelona
- UAM, Universidad Autónoma de Madrid
- UB, Universitat de Barcelona
- UCM, Universidad Complutense de Madrid
- UdG, Universitat de Girona
- UPO, Universidad Pablo de Olavide de Sevilla
- URV, Universitat Rovira i Virgili de Tarragona
- US, Universidad de Sevilla
- XCN, Xarxa de Conservació de la Natura

El primer pas, un cop feta la transcripció de les entrevistes, ha estat extreure les opinions dels experts entrevistats (memoràndums) i classificar-les en 6 tòpics: model, espai públic, mobilitat, governança, teletreball i aspectes econòmic. El total d'opinions i propostes que he registrat són 265, classificades en tòpics de la següent manera.

Aspectes econòmics: 19
Espai públic: 31
Governança: 71
Mobilitat: 49
Model: 67
Teletreball: 28

Posteriorment, un cop organitzades aquestes idees i reflexions faig un llistat únicament amb propostes concretes de cada tòpic organitzades en blocs. Són propostes amb un biaix tant positiu com negatiu, i les he agrupat sense tenir en compte l'autoria sinó la seva similitud per arribar a una síntesi.

- Els aspectes econòmics són els menys tractats en les entrevistes, i només 9 dels entrevistats els han introduït en les seves reflexions. D'aquestes, 5 són propostes del Vicenç Planas (XCN).
- Els temes d'espai públic han sortit amb 13 de les entrevistes, sobretot amb l'Asun Blanco (UAB) i la Blanca Valdívia (Col·lectiu 6).
- La governança i el model ha estat un tema debatut amb 17 dels entrevistats, així doncs, pràcticament tots. En aquest tòpic he fet un punt per incloure totes les propostes sobre habitatge.
- Les propostes en temes de mobilitat han aparegut en 15 entrevistes.
- El teletreball ha interessat a 10 dels entrevistats, sobretot a la Isabel Salamaña (UdG), Asun Blanco (UAB) i Marta Domínguez (UCM).

Governança

Aaron Gutiérrez	necessitat d'un govern metropolità fort
Albert Àrias	una disfunció entre l'acció de les urgències d'avui per pal·liar l'impacte de la covid, amb un pla futur que ha
Albert Àrias	recursos sembla que estan més bolcats a mitigar els impactes, que a construir un nou escenari
Antonio García	ja estem tardant, estem anant molt lents, estem sent molt poc tàctics, molt poc estratègics
Antonio García	quizás la oportunidad es para recuperar debates que ya están muy puestos encima de la mesa y que están o
Antonio García	no tenemos resuelto el problema de la diversidad, no tenemos resuelto el problema del acceso a situaciones
Antonio García	si revisamos los usos necesarios, nos podría llevar a dos modelos de ciudad: la ciudad hipercontrolada o bus
Antonio García	colegios, un ámbito de gestión de barrio, de distrito, próximo.
Asun Blanco	el discurso que promueva la ciudad tiene que construir unas nuevas ventajas de espacios colectivos
Asun Blanco	habitatges que siguin en alguna part obert i després que siguin prou flexibles, que siguin més aviat modulars
Asun Blanco	es veu que hi ha una relació entre tipus de viari, concentració, la densitat, els nivells de renda i la incidència
Asun Blanco	Si tu no has fet un procés de governança en què tothom estigui implicat i el que no s'hagi volgut implicar al
Asun Blanco	mesures, que amés són provisionals, es puguin veure acceptades per tothom i respectades per tothom
Asun Blanco	participar en la gestió de nivells de pressupostos més estructurals, és a dir, a part de pressupost de viari, eq
Asun Blanco	públic, que aquí també hi hagués participació
Asun Blanco	seria el moment per aprofitar la conscienciació de la gent, no la por però si aquesta idea -sinèrgies que s'ha
Asun Blanco	l'administració ha de prendre el seu rol i ha de fer valdre la planificació, però si que un plantejament d'una p
Asun Blanco	suposa generar, crear, facilitar espais de co-creació, espais de participació
Asun Blanco	Barcelona tenim amb comparació a París, per exemple, l'avantatge de que tenim tot el sistema integrat a tr
Blanca Valdivia	estrany que dins d'aquest paraigües es poguessin anar incloent més coses
Blanca Valdivia	falta, por ejemplo, un soporte físico desde unas redes más comunitarias
Blanca Valdivia	tener una red social de apoyo mutuo a nuestro alrededor, son también factores que impactan directamente
Blanca Valdivia	suficientemente en cuenta
Diego Barrado	para romper con esta dicotomía de lo público y lo privado, son necesarios espacios intermedios, espacios in
Diego Barrado	social de base más comunitaria, de base más pequeña
Diego Barrado	la corresponsabilidad y me parece inevitable para la mejora de los espacios urbanos
Ibán Díaz	la corresponsabilidad de la propia sociedad mejora el diagnóstico y mejora las soluciones.
Ibán Díaz	la calidad de vida urbana empieza en el interior de la vivienda
Ibán Díaz	como está funcionando la regulación de lo público y la regulación de lo privado, lo público se ha visto totalm
Ibán Díaz	Hay una tendencia entre la clase política actualmente a evitar cualquier responsabilidad
Ibán Díaz	tendencias que existen desde hace décadas, tendencias a levantar rejas, a prohibir bancos, a utilizar el espa
Ibán Díaz	un nuevo escenario de disputa urbana, o un escenario cambiante con respecto a las disputas políticas en el
Ibán Díaz	tiene sus riesgos para las libertades colectivas e individuales
Ibán Díaz	estamos viendo mucho oportunismo político
Isabel Salamaña	les persones que fa molts anys que treballem amb aquests temes ens sentim com decepcionades

Isabel Salamaña	hi ha un problema de gestionar, de gestionar des del meu punt de vista de la complexitat i entendre aquesta complexitat com una complexitat de les persones, apart també de la complexitat del que fan aquestes persones òbviament
Isabel Salamaña	fins que no arreglem totes les hisendes locals, i això serà molt complicat perquè hi van interessos de partit, i hi van interessos polítics i hi va de poder, estem parlant de poder, doncs això és complex
Isabel Salamaña	confinar per barris pot ser el pitjor que ens pot passar, perquè està creant segregació social
Isabel Salamaña	hem d'anar cap a treballar d'una manera molt més mancomunada, molt més compartida
Isabel Salamaña	si s'analitzés més des d'un punt de vista social segurament seria diferent
Isabel Salamaña	la ciutat xarxa ha de ser una xarxa a nivell català sinó no es possible
Isabel Salamaña	ja fa temps que n'hi ha molts que demanen que expulsem els cotxes de la ciutat per qüestions sanitàries, per qüestions de salut, per qüestions de viure millor, de qualitat de vida. Perquè no els hem expulsat? Perquè no els expulsarem ara tampoc, perquè ? Perquè hi ha masses interessos econòmics, però els instruments ja els tenim
Isabel Salamaña	La pandèmia ha demostrat que hem fet unes cases que no tocaven
Isabel Salamaña	la UE ha promogut una ciutat lliberal, una ciutat de camp i corri qui pugui, perquè ha donat poder en els capitals i, per tant, qualsevol cosa resulta que està a la lliure competència. Això ens ha servit per perdre poders locals, per perdre gestió local
Isabel Salamaña	hi hauria d'haver des de demògrafs planificant, des de sanitaris, des d'urbanistes, des de geògrafs, des de sociòlegs, des de psicòlegs, hi hauria d'haver una taula interdisciplinària
Isabel Salamaña	hi ha tot un problema d'estructures d'habitatges que ens ha complicat la vida sobretot a les famílies monoparentals
Joan Alberich	les polítiques que s'han dut a terme de manera ràpida, molt immediata, un cop la situació s'ha tendit a normalitzar han de ser atractives
Joan Alberich	els ajuntaments han de poder regular certes característiques dels habitatges
Joan Alberich	la pandèmia ha fet agreujar les desigualtats en l'ús de l'espai de les diferents zones i de les diferents caracteritzacions socio-demogràfiques de la ciutat
Joan Alberich	la col·laboració, la participació ciutadana, han de ser les claus per dissenyar el nou urbanisme del futur
Joan Lopez Redondo	obligar a que a partir d'ara tots els habitatges tinguin balcó
Joan Lopez Redondo	Reconeixent aquestes limitacions: l'únic que puc fer és un model de ciutat que respongui a uns ideals, diguem-ne, però l'únic que puc fer és crear crear unes condicions especials per tal d'aconseguir aquest ideal de ciutat. Jo no puc obligar a la gent.
Joan Lopez Redondo	Jo l'únic que puc fer és crear unes condicions que ho possibilitin, no que ho facin realitat; nosaltres podem crear les condicions amb normativa urbanística
Jordi Borja	El sòl no pot ser que sigui un element d'especulació
Jordi Borja	Hi ha l'àrea metropolitana petita, però hi ha ara això que acabarà sent una ciutat de ciutats que va des del Tarragonès al Gironès. Això, aquí ha d'haver-hi un conjunt de centralitats i molt articulat. Ja està bé que els municipis siguin executors però cal un govern del territori que ho articuli tot.
José Torres	me preocupa mucho esto de la determinación de las funciones, nos va a organizar la vida de una manera muy artificiosa?
José Torres	la participación ciudadana
José Torres	va a tener que producirse una flexibilización a nivel normativo y jurídico en muchos aspectos para adaptarnos bien a las circunstancias, flexibilidad y adaptación, no tiene porque ser más flexible sino a veces una norma distinta
Juan Carlos Rodríguez	hacer cumplir la normativa de suelo, urbanismo y construcción, y que los gobiernos municipales desarrollen sus tareas de inspección y vigilancia de modo correcto
Juan Carlos Rodríguez	el tradicional y complejo binomio libertad/seguridad
Juan Carlos Rodríguez	Reforzar más el papel de lo público y también la salvaguarda del patrimonio ambiental y cultural

Juan Carlos Rodríguez	Cuestiones como el medio ambiente, la movilidad, la ubicación de equipamientos, la vivienda social deberían plantearse más allá de las estrechas visiones locales
Margarida Castañer	si l'obra pública la pensem és una oportunitat, si anem molt de pressa i no la pensem no
Margarida Castañer	minimitzar els lloguers
Margarida Castañer	en el tema de la vivenda, potser és un moment que el governs, estat, autonòmic i municipal, es posin més en serio en el tema dels habitatges que estan
Margarida Castañer	buits i no estan llogats
Margarida Castañer	treballar més en polítiques de districte
Margarida Castañer	La participació ciutadana és molt important
Mark Nieuwenhuijsen	real changes have not been made, all going a bit too slow and actually what they should do is to speed it up
Mark Nieuwenhuijsen	governance for the whole metropolitan area that can think for how to do things fit together and that also comes for planning housing, planning jobs,
Mark Nieuwenhuijsen	planning companies
Mark Nieuwenhuijsen	I don't see the reason to have space for cars in the cities, granted. It's not a given right, no one said that you need to have a right to drive in the city
Mark Nieuwenhuijsen	there's a lot of space in the rooftop and can't be used because of different regulations. You can use it for making it green, putting green space, but also
Mark Nieuwenhuijsen	making a communal space that people can use it. But on the other side, also for solar energy
Marta Domínguez	desigualdad social que se ha visto amplificada por esta crisis del coronavirus
Marta Domínguez	una vivienda digna para todos, una vivienda no desigual, no segregada
Marta Domínguez	compartir lo privado y lo público, que sean dos ámbitos relacionados y no separados
Marta Domínguez	segregación de la ciudad se ve también en los espacios públicos y en los espacios exteriores
Marta Domínguez	una planificación más reequilibrada de la ciudad sería lo deseable
Marta Domínguez	articular las necesidades psicológicas y sociales de muchos colectivos que no se han tenido en cuenta
Marta Domínguez	experiencias más comunitarias: co-housing, co-living
Marta Domínguez	Estamos asistiendo a un momento de mucha conflictividad social
Vicenç Planas	ara el repte és com aconseguir que aquest increment de quota que han tingut aquesta gent, aquests projectes, es mantingui
Vicenç Planas	l'alimentació sana també és un dret
Vicenç Planas	esquema alimentari de Barcelona: a nivell metropolità doncs ja tens Baix Llobregat, tens Maresme, tens Vallès, tens Penedès, tens altres zones i això dóna
Vicenç Planas	molt més joc

Model

Aaron Gutiérrez	repensar la ciutat perquè sigui més justa torna a ser un altre objectiu que tota la vida ha estat però que la covid torna a accelerar
Aaron Gutiérrez	tot un urbanisme de la salut pública que estava una mica abandonat en els últims anys i que ara tornarà a tenir molta força
Aaron Gutiérrez	necessitat de reforçar la mobilitat de curt radi, de barri, de proximitat, a peu i amb això cal re-vertebrar els barris, dotar-los de serveis, dotar-los de funcions
Aaron Gutiérrez	reduir l'espai que dediquem al vehicle privat a la ciutat, tant de transit rodat com d'aparcament i especialment en els espais centrals de la ciutat
Aaron Gutiérrez	superilles
Aaron Gutiérrez	la ciutat dels 15 minuts, que és redistribuir càrregues, tenir centres de barri, no concentrar la oferta al centre, ajuda a descongestionar el centre,
Aaron Gutiérrez	desmassificar, dotar als barris d'espais de qualitat
Aaron Gutiérrez	cal pensar en accions que no requereixin d'una gran inversió, això és molt important, no esperem grans projectes.
Albert Àrias	possibilitat de fer una ciutat més caminable i, per tant, de fer més centralitats. Els centres històrics dels barris i municipis de l'AMB haurien de tenir molt més protagonisme
Albert Àrias	Crec que el concepte de la ciutat de 15 minuts és genial: Els mercats municipals del sistema català són claus, i tens aquests centres històrics que esdevenen centres funcionals... és que ho tenim tot a favor
Albert Àrias	els carrers de les superilles
Antonio García	la revisión de la priorización tanto del modelo como de acciones quirúrgicas particulares se ha ido dilatando en el tiempo y eso me hace perder un poquito
Antonio García	de confianza de que dentro de lo malo esta situación genere, motive la implementación de una serie de programas y de estrategias distintas
Antonio García	no tenemos resuelto el problema de la diversidad, no tenemos resuelto el problema del acceso a situaciones distintas
Antonio García	ciudades distópicas
Antonio García	programas de recuperación de calles como espacios peatonales en determinados días de la semana, estrategias de recuperación de espacios peatonales en fin de semana
Antonio García	ahora mismo mirar en conjunto sí es absolutamente esencial
Antonio García	las nuevas agriculturas urbanas
Asun Blanco	les actuacions de peatonalització o pacificació de carrers les macroilles, les megailles que s'ha vist que han tingut un ús molt interessant
Asun Blanco	aprofitar si es pot espais on no hi hagi diferències de nivell entre la vorera i el carril de bici/cotxe però que si que siguin segurs
Asun Blanco	si augmentes la possibilitat d'espais públics més oberts i viscuts i baixes la proporció de cotxes i de contaminació que hi pugui haver-hi, la ciutat es fa més fàcil de viure i de transportar-te
Asun Blanco	tenir imaginació, tenir inventiva, coses que es puguin fer d'una manera senzilla, això que dèiem, pintant unes quantes línies al terra que no sigui molt car, però havent-les pintat perquè s'ha negociat i perquè tothom les entén, i perquè s'ha informat
Asun Blanco	canviaria l'urbanisme perquè canviaria la manera de utilitzar la ciutat i d'utilitzar l'habitatge
Blanca Valdivia	tenemos que seguir apostando por este modelo de ciudad que al final también nos habla de cualidades, como es la proximidad, es el hecho de tener pues los servicios básicos en tu barrio, a una distancia peatonal. se tiene que seguir apostando por esta ciudad mixta compacta y de proximidad, pero
Blanca Valdivia	adequando los espacios
Blanca Valdivia	hacemos una crítica especial a la smart city, porque consideramos que se basa en un modelo de ciudad aséptica, que nos está erradicando la identidad, la socialización, los usos espontáneos de la ciudad
Diego Barrado	tender hacia la ciudad de cercanía, favorecer que la mayor parte de las movilidades sean de cercanía, sean peatonales, sean con la bici propia, etc. un barrio es todo aquello que se tiene a 15 minutos, donde se puede desplazarse andando, donde tienes ciertas conexiones, donde conoces a determinado tipo

	de personas...
Diego Barrado	debemos hablar de micro-intervenciones
Ibán Díaz	el covid por ahora, hasta el momento no creo que esté abriendo una brecha, como sería deseable
Ibán Díaz	puede generar multitud de espacios de oportunidad
Isabel Salamaña	fer nuclis, fer una visió de la ciutat per la ciutadania, i per tant, que les persones es puguin moure en el seu espai d'una manera còmode, d'una manera fàcil i que afavoreixi la vida quotidiana, la proximitat, això que en diem la distància curta, que anem a comprar en els comerços de proximitat, que els nostres fills i filles, néts i nétes vagin a les escoles de proximitat, que puguin ocupar els carrers...
Isabel Salamaña	ciutat dels 15 minuts
Isabel Salamaña	superilles és un projecte de les distàncies curtes
Isabel Salamaña	des de la visió de gènere, del món de la perspectiva femenina, perquè realment qui es mou a distàncies curtes, i qui té les dobles jornades i qui realment hem de parlar amb tot aquest tema de la nova normalitat, doncs és que passa amb les dones
Isabel Salamaña	la normalitat serà el dia en que tots estiguem acollits a la ciutat, aquella normalitat que farà que un nen pugui travessar bé per un carrer, que pugui tenir molta autonomia, que una persona amb cadira de rodes es mou amb facilitat, que pot accedir a diferents llocs
Isabel Salamaña	l'accessibilitat és apropar les qüestions a tu i no sempre haver-te de desplaçar: el que hem de procurar a les ciutats és com apropem els serveis bàsics o també serveis d'oci, o serveis que ara considerem, com a societat amb certa qualitat de vida, que els considerem bàsics
Isabel Salamaña	Primer parlem d'accessibilitat, què és el que hem de fer accessible i després ja explicarem com hi arribem
Isabel Salamaña	la ciutat la formen unes relacions humanes però amb la seva complexitat, si no hi ha relacions complexes, si no hi ha bidireccionals, no té cap sentit
Isabel Salamaña	Hem de canviar de model, però hem de canviar de model de gestió, de model lliberal...
Isabel Salamaña	Enlloc de gestionar turisme xinès, potser fer turisme de barri, tot un altre model
Joan Alberich	la pandèmia ens exigirà a tots repensar la ciutat
Joan Alberich	aprofundir en certes tendències que ja s'estaven portant a la pràctica, accelerar alguns processos que ja s'estaven fent: superilles
Joan Alberich	dotar la ciutat d'espais més amables pels vianants, treure espai al vehicle privat
Joan Lopez Redondo	tenir la sang freda per saber destriar aquells elements que et permeten un model de ciutat més saludable, sense impedir altres desenvolupaments que vinguin donats en un futur per noves demandes
Joan Lopez Redondo	equipaments polivalents
Jordi Borja	Les causes de les pandèmies no és la ciutat
José Torres	iniciativas, no digo un modelo, digo iniciativas puntuales, que como mucho confío en eso
José Torres	una serie de iniciativas que van a ensayarse
José Torres	discriminación positiva de barrios que puedan presentar viviendas en unas condiciones de menos superficies, sin dotaciones colectivas
Juan Carlos Rodríguez	Hacer más vida en barrios algo más periféricos y así aprovechamos para acrecentar las relaciones comunitarias y para dar impulso económico a los pequeños negocios de proximidad
Juan Carlos Rodríguez	Descongestionar los centros y otros lugares clave de las ciudades y por reducir la densidad poblacional descentralizando servicios básicos
Juan Carlos Rodríguez	Los centros, sobre todo los de tipo histórico, deben ser preservados; ahí la peatonalización se hace necesaria tanto por razones de salud como de protección patrimonial.
Juan Carlos Rodríguez	Creo que un modelo compacto corregido y ligeramente descentralizado podría ser lo adecuado

Margarida Castañer	fer-te agradable l'anar a peu, voreres amples
Margarida Castañer	tancar carrers per poder-hi jugar, perquè això farà que la gent no tingui aquesta ànsia, que jo trobo normal de marxar. Potser haurem d'adequar la ciutat
Margarida Castañer	durant uns dies de la setmana amb la circulació i amb el joc en els espais, i durant els caps de setmana
Margarida Castañer	superilles, si tenim superilles llavors puc tancar alguns carrers perquè hi passin coses a dintre
Margarida Castañer	redescobrirem espais que no sabíem que hi eren perquè no estaven ocupats per ciutadans
Margarida Castañer	potser si que hem de repensar que hi haurà llocs i en algunes indústries que no cal que estiguin localitzades totes ens naus tant grosses sinó que hi ha parts
Margarida Castañer	que es poden descentralitzar dintre la ciutat i aquesta gent podrà anar a peu a treballar
Margarida Castañer	fer la ciutat dels 15 minuts, la ciutat aquesta que ens permet a tots anar a treballar més fàcil
Mark Nieuwenhuijsen	Superblocks is bringing back the original attention from Cerdà for people could walk around, could have more green space, but probably it needs also
Mark Nieuwenhuijsen	overlaying with the 15-minute city concept. It probably makes the city more resilient in terms, you know, we also have climate change issues
Mark Nieuwenhuijsen	I like the 15-minute city idea: your activities within walking distance from your residence.
Mark Nieuwenhuijsen	'health' is gaining a more prominent place as an urban planning factor
Marta Domínguez	una ciudad que necesita tener unos espacios públicos más adecuados, más repartidos; una ciudad de varios centros
Marta Domínguez	la ciudad de 15 minutos, la mejor movilidad es la que no es necesaria
Marta Domínguez	hacer calles reversibles, calles sustituibles, calles peatonalizables
Marta Domínguez	supermanzanas
Marta Domínguez	un modelo que sea compacto pero dentro de unos límites más amplios a lo mejor
Vicenç Planas	hi ha marge de fer més rendibles els espais agraris o més alineats o més enfocats en el consum local
Vicenç Planas	proveir d'un producte que pugui ser competitiu o bé perquè té més qualitat o perquè és ecològic o perquè treballa amb varietats locals, i perquè arriba en
Vicenç Planas	el consumidor d'aquí
Vicenç Planas	el covid i el confinament han posat molt en valor les xarxes productives, els pagesos que jo conec que estan produint en circuit curt, que vol dir venen
Vicenç Planas	directament a particulars, en grups organitzats o en botigues de barri, aquests ho han petat

Mobilitat

Aaron Gutiérrez	La pandèmia ja estem veient que tindrà un efecte disruptiu sobre les ciutats i sobre les mobilitats
Aaron Gutiérrez	contenir la mobilitat perquè és el vector de transmissió: som una societat hipermòbil, i així entenem les ciutats
Aaron Gutiérrez	donar més espai al vianant, la mobilitat a peu, però també la mobilitat activa (bicicleta, patinet, etc.) i més pes al transport públic
Aaron Gutiérrez	aparcaments a la perifèria, aparcaments dissuasoris, millora del transport públic, increment de freqüències centre-perifèria
Albert Àrias	si féssim complir la ordenança d'aparcament de les motos, seria molt més radical, la que existeix, que qualsevol intervenció als carrers
Albert Àrias	compaginar la bici amb el bus
Albert Àrias	alliberar totes les voreres
Albert Àrias	Les plataformes úniques són, crec, una molt bona solució perquè prioritzes, prioritats invertida, prioritzes el vianant i la bicicleta per sobre del vehicle motoritzat i això fa que la jerarquia s'inverteixi
Albert Àrias	escanyar el vehicle privat, promoure vehicles més eficients a nivell energètic
Albert Àrias	Deixar espai pel bus interurbà
Antonio García	ampliar los metros disponibles en el acerado
Antonio García	un escenario nuevo que tendrá que ver con todos los modelos de sharing y de vehículos compartidos
Antonio García	transporte a pie, que lo habíamos sacado
Antonio García	La movilidad probablemente va a ser una pieza muy importante en esa ciudad que construyamos porque además las decisiones de gestión, de las proximidades, de centralización, etc. van a estar muy asociadas a eso
Asun Blanco	no s'ha donat prou informació per veure amb quina bona idea, que estic convençuda que hi ha al darrera s'ha fet, i que tothom conegui carrils o voreres separades o espais en els que puguin haver-hi carrils ràpids, carrils de vianants però que puguin ser zones en que tu puguis anar amb diferents mitjans de transport propis que no siguin el cotxe o l'autobús
Asun Blanco	Ara de moment és això, la gent agafa el cotxe per comoditat i perquè li resulta més ràpid, perquè la seva combinació de transport és molt complicada
Asun Blanco	crec que també seria una bona actuació fer pàrquings
Blanca Valdivia	en vez de hacer carriles bici, hacer carriles coche, que tengan un espacio como mucho más reducido
Carles Donat	Incrementar les freqüències de pas, incrementar les infraestructures ferroviàries, incrementar els trens, però clar, això no és una cosa que farem en una setmana o en dues
Carles Donat	Una transferència ben clara des de infraestructures d'alta velocitat, per exemple, cap a infraestructures més de proximitat que des del meu punt de vista són molt més prioritàries
Diego Barrado	aumentar inversiones que puedan hacerlo más seguro en situación de la pandemia, que es aumentar las frecuencias, sencillamente
Diego Barrado	intervenir sobre los horarios de tal modo que las horas punta se diluyan; es una cuestión de gestión de tiempo, gestión del trabajo pero también es gestión de la ciudad, sobre todo el tema de la ciudad de cercanía
Ibán Díaz	A nivel de infraestructuras de transporte, claro, la situación actual supone un repulsivo
Isabel Salamaña	tenir transports col·lectius que aquests són els més democràtics possible
Isabel Salamaña	potser ens hem d'educar en que hi ha coses que les podem fer al barri, que no cal que ens anem i que per tant, el transport públic serveixi pel que ha de servir que és per desplaçar-nos a treballar o desplaçar-nos a mitja distància
Isabel Salamaña	a la ciutat de Barcelona una persona amb mobilitat reduïda, persones amb visibilitat reduïda s'hi poden moure amb molta tranquil·litat
Joan Alberich	hauríem de ser capaços de generar espais segurs dins del transport públic

Joan Alberich	mobilitat intermunicipal és més difícil de cobrir a través d'aquests mitjans no mecanitzats
Joan Alberich	la peatonalització de certs carrers
Joan Alberich	creació de carrils bicis
Joan Alberich	fomentar aquesta mobilitat de curta distància, hi ha un cert repunt dels mitjans individuals no motoritzats: la bicicleta, el patinet, el caminar, etc
Jordi Borja	crec que la mobilitat es transformarà molt, per una banda amb més activitats en un espai petit, i per l'altre trens, tramvies i metros, etc. que tinguin rapidesa. Està bé que hi hagi una gran diversitat de mitjans
Juan Carlos Rodríguez	una nueva señalética
Juan Carlos Rodríguez	Impulsar definitivamente desplazamientos más ecológicos y sanos (bicicleta y paseos a pie).
Juan Carlos Rodríguez	El tráfico debe reorganizarse, desplazándolo a espacios donde la circulación pueda ser más rápida y fluida y restringiéndolo en zonas de viario insuficiente.
Margarida Castañer	El transport públic l'hem de continuar potenciant al 100% però no sé si cabrem tots en els metros a les 9h o a les 8h del matí
Margarida Castañer	Hem de facilitar el transport a curta distància dintre les ciutats en bicicleta i prioritzar, o motos elèctriques
Margarida Castañer	tornar a compartir cotxe, allò d'agafar la moto en un lloc i la deposito en un altre, tots aquests mecanismes han de ser-hi, des del compartir moto elèctrica i de mobilitat la bicicleta
Margarida Castañer	el que haurem de fer és anar castigant al transport privat per incentivar que actuï d'una altra manera, doncs que no vagi només una persona en un cotxe sinó que n'hi hagin dos, que n'hi hagin tres, que sigui més fàcil poder circular
Mark Nieuwenhuijsen	cut off some streets from motorized traffic and to create more space to the pedestrian and the cyclist
Mark Nieuwenhuijsen	creating a cycling network that people actually could use for long distances at the whole metropolitan area
Mark Nieuwenhuijsen	So instead of having the metro or the train running every 5 or 10 minutes, perhaps every 2 minutes or something
Mark Nieuwenhuijsen	stack-cycle at public transport
Mark Nieuwenhuijsen	the main problem at the moment is getting people from the metropolitan area into Barcelona, but there's not enough public transport to take, to do this
Vicenç Planas	alguns d'aquests productors que durant l'estat d'alarma van vendre molt. Anaven venent ells directament a particulars, era la única alternativa. Però això
Vicenç Planas	tampoc és sostenible
Vicenç Planas	el gran repte és la logística, la organització logística, posar d'acord a 30 o 40 productors
Vicenç Planas	consum i producte més local suposa una reducció de les despeses de transport

Espai públic

Albert Àrias	com més diàfan sigui l'espai públic més auto-gestió es farà
Albert Àrias	s'han de protegir els espais buits existents i entendre l'espai obert amb un ús finalista
Antonio García	el escenario de los usos voluntarios es bastante menos complicado y se puede implementar relativamente rápido y relativamente barato
Antonio García	Las ratios para dimensionar espacios públicos se ha demostrado como una herramienta absolutamente perversa.

Asun Blanco	la densitat fa que no hi hagi un espai públic de qualitat, i llavors són places dures
Asun Blanco	l'espai públic en quant a parcs, jardins, zones equipades seria la manera de compensar aquesta densitat dels habitatges
Asun Blanco	potser comptar que pots treballar o sortir a l'espai públic, una zona per dir "mira, estic fart d'estar a casa treballant encara que tingui espai, me'n vaig a fer un tomb, m'emporto la feina i m'assec en aquell lloc, en un banc o a sota d'un arbre"
Asun Blanco	pensant que sigui un lloc d'estar-s'hi, que ara a vegades són llocs de passeig i de pas, i no hi ha espais per estar-s'hi
Asun Blanco	el mobiliari si que es pot canviar
Asun Blanco	compaginar espais en els que no privilegiis només l'estructura arquitectural perquè sigui bonica, de disseny, sinó l'ús
Asun Blanco	no posar-te les terrasses de bars en unes voreres que en quan poses dues cadires i una taula els vianants ja no hi caben i entren en conflicte
Asun Blanco	hi ha molts espais infrautilitzats, i són majoritàriament espais públics
Asun Blanco	A vegades es fan espais d'aquests d'una manera completament espontània al voltant d'algun espai o d'algun lloc que emet <i>wifi</i> . són espais de socialització i d'ús d'una vorera, no hi ha més.
Blanca Valdivia	en el espacio público vamos a hacer la compra, cuidamos de personas mayores, llevamos a las niñas y a los niños al colegio y no existen infraestructuras suficientes para dar apoyo a todas estas necesidades
Blanca Valdivia	el espacio público tiene que seguir siendo el espacio de socialización mayor
Blanca Valdivia	reverdecer o poner más vegetación en estos centros que tenemos o en estas ciudades densas
Blanca Valdivia	dejar de priorizar lo productivo y lo económico y empezar a priorizar la vida de las personas desde su diversidad y entendiendo que el espacio publico también es un espacio de cuidados, de socialización y de tareas reproductivas
Diego Barrado	tenemos el espacio urbano, pero no tenemos la sociedad que hace un uso adecuado y que hace un uso potencialmente sostenible de ese espacio urbano.
Ibán Díaz	con respecto al tratamiento de los espacios públicos, el covid está teniendo un efecto, desde mi punto de vista, terrible
Ibán Díaz	tendencia a ignorar a todos los no adultos respecto al uso del espacio público
Isabel Salamaña	l'ús de l'espai públic, l'ús dels barris fa diferents uns ciutadans dels altres
Isabel Salamaña	Ara ens hem adonat que el balcó té una gran funció social
Joan Alberich	potenciar les zones verdes
José Torres	no sólo es una cuestión de dotarnos de muchos espacios públicos, diversos, cercanos, sino también de que se replanteen su diseño
Juan Carlos Rodríguez	espacios públicos "naturales" actuarían a modo de conexión entre lo natural/rural y lo urbano: naturalización de los barrios y de los ejes de comunicación, regenerar y naturalizar solares abandonados, aumentar el arbolado en aquellos sitios donde se requiera, etc., medidas propias de un urbanismo táctico.
Juan Carlos Rodríguez	aumentar la superficie de espacio público ajardinado y para acrecentar cuantitativamente los estándares urbanísticos
Margarida Castañer	els espais públics com poden ser les escoles, com poden ser les biblioteques, com poden ser els casals d'avis, com poden ser els casals per gent jove, els casals de barri o així, els hem de donar molta més vida
Marta Domínguez	una planificación urbana que permita que se vayan construyendo más parques, esponjamiento de los espacios públicos
Marta Domínguez	todo lo que es el ámbito de lo público, todo lo que pasa en el hogar y en la casa de cada uno es público y es político, todos los espacios donde nos juntamos con otros. pero a mí lo que me importa es cómo lo van a habitar esos colectivos
Vicenç Planas	els productes agroecològics són útils per les ciutats, per fer-les més sòlides, i també pel paisatge, pels valors culturals i també ambientals
Vicenç Planas	A vegades donem molta importància a la foto d'un moment i no pensem en el rol i la importància que pot tenir dintre de l'equilibri territorial, d'espai

Teletreball

Albert Àrias	el tema del teletreball, que jo crec que és la gran revolució segurament que hi pot haver en tot això, pot evitar tots aquests fluxos
Albert Àrias	crear nodes de treballadors a distància, de teletreball
Asun Blanco	teletreball dins d'habitatges d'aquest tipus, han estat com molt rígids, s'ha vist que eren petits i rígids
Asun Blanco	hi havia gent que veies que es connectava d'on podia, perquè no hi havia prou espais i no estaven adaptats
Asun Blanco	el problema del que hem fet és que no ha estat un teletreball voluntari
Asun Blanco	seria fantàstic si estigués ben regulat perquè redueix la mobilitat
Asun Blanco	hi ha una gran quantitat de coses que veiem que no necessitem fer amb desplaçaments
Asun Blanco	hi ha uns nivells de relacions que es degraden
Blanca Valdivia	fomentar el teletrabajo tiene un sesgo tanto clasista, como de género
Ibán Díaz	el impacto del covid con respecto a la relación de los hogares, con respecto a la ciudad, si ha podido generar una mayor afinidad hacia el campo
Ibán Díaz	puede incentivar los movimientos neorrurales
Isabel Salamaña	acabes fent les deu feines a la vegada, perquè acabes assumint moltes més feines i, per tant, al afegir-se el teletreball és un engany
Isabel Salamaña	el teletreball és tenir excessiva disponibilitat
Isabel Salamaña	perquè no es tracta d'estar davant d'una pantalla, es tracta de relacionar-se, de tenir amics, de tenir amigues, de fer vida social. el teletreball no és una solució perquè el teletreball no pot substituir mai les relacions socials
Isabel Salamaña	el teletreball és una cosa més que ens ajuda en moments determinats
Isabel Salamaña	Teletreball si però com totes les modernitats, totes les noves tecnologies, en el lloc que li toca. No per substituir res
Isabel Salamaña	El teletreball funciona o pot funcionar, com dius, en llocs allunyats
Isabel Salamaña	Ja hi ha treballs que estan demostrant que no marxaran de Barcelona
Isabel Salamaña	el món rural ha de tenir unes bones xarxes, ha de tenir una bona xarxa de comunicació, ha de tenir unes bones TIC's
Joan Alberich	el teletreball també té uns costos en quan a conciliació familiar, en quant a relacions socials
Juan Carlos Rodríguez	mejorar la infraestructura digital: mejoraría la comunicación, favorecería el teletrabajo y reduciría ostensiblemente los desplazamientos
Margarida Castañer	defensar tothom qui pugui fer teletreball que el faci, perquè serem una persona menys a la carretera
Mark Nieuwenhuijsen	you can actually start planting trees where the roads are, take asphalt away and put green space there
Marta Domínguez	una política de empleo
Marta Domínguez	profundizar en el teletrabajo
Marta Domínguez	empezamos a perder todo lo que es el ámbito laboral como ámbito de socialización, de contacto, de reivindicación laboral.
Marta Domínguez	está muy bien porque permite reorganizar la ciudad para tener una compatibilidad, un acercamiento
Marta Domínguez	requiere todo un planteamiento sistemático de todo lo que es el trabajo en la casa, en compatibilizar la casa con lo de fuera y requiere un cambio de valores, reclasificación de los trabajos

Aspectes econòmics

Aaron Gutiérrez	caldrà ser molt conscient de la importància del transport públic i mantenir subvenció i capacitat
Aaron Gutiérrez	treure profit de nous espais de mercat (lloguer de terrats i espais comunitaris) i precarització de les condicions de treball
Albert Àrias	pressió del mercat immobiliari. Pel sector comercial i els baixos comercials segur que canvia l'escenari de forma molt més radical
Albert Àrias	hi ha un potencial de creixement econòmic, d'activitat amb tot el tema de l'economia verda, circular
Albert Àrias	terciaritzar els barris amb aquests locals comercials que quedaran en dessús i recuperar la quotidianitat i la vida permanent al centre hauria de ser una dinàmica
Asun Blanco	El lloc de socialització acaba sent el bar, la terrassa dels bars
Asun Blanco	el problema és inversió i no en tindrem
Ibán Díaz	podría haber sido un momento también para plantearse qué tipo de economía, o algo tan básico como plantearnos la dependencia extrema que hay en determinados territorios del turismo
Ibán Díaz	Hasta qué punto el modelo económico que teníamos nos ha sobreexpuesto a generar una sobre-vulnerabilidad de la población
Isabel Salamaña	aquesta normalitat passa per una semiprivatització de l'espai públic
José Torres	recuperar el comercio local, comercio de barrio. Y al mismo tiempo, esa tienda que traía el producto del entorno de tu población
Juan Carlos Rodríguez	Una urbe donde se impulse el desarrollo económico sostenible, una concepción global que apueste por la eficiencia, el ahorro y, en suma, la sostenibilidad de las actuaciones urbanas.
Marta Domínguez	requiere plantear el modelo sistémico que es el del capitalismo, el modelo de consumo que es insostenible
Marta Domínguez	planteamientos sistémicos y sistemáticos, que no se están planteando y que se quedan en el ámbito fuera de lo político
Vicenç Planas	posar en valor els espais periurbans o productius propers
Vicenç Planas	hi ha marge de fer més rendibles els espais agraris o més alineats o més enfocats en el consum local
Vicenç Planas	desenvolupament local entenent també que el sector agrari és una activitat econòmica
Vicenç Planas	un tipus d'agricultura més sostenible des del punt de vista també econòmic
Vicenç Planas	el repte és com fer viable la venta directa més enllà dels canals habituals de mercats, botigues, etc

4.2. Síntesis de propostes per tòpics

Governança

- Necessitat d'un govern metropolità fort, de fer intervencions més estructurals i valentes, de recuperar debats i aprofitar la conscienciació de la gent. L'administració ha de prendre el seu rol i ha de fer valdre la planificació. L'ús del cotxe privat a la ciutat no és un dret.
- La ciutat xarxa ha de ser una xarxa a nivell català sinó no es possible, del Tarragonès al Gironès. Qüestions com el medi ambient, la mobilitat, la ubicació d'equipaments, la vivenda social haurien de plantejar-se més enllà de les estretes visions locals. Fins que no arreglem totes les hisendes locals això és complex.
- l'alimentació sana també és un dret. Cal posar en valor els espais periurbans o productius propers. En l'esquema alimentari de Barcelona, a nivell metropolità, tens Baix Llobregat, tens Maresme, tens Vallès, tens Penedès, tens altres zones i això dóna molt més joc.
- El discurs que promogui la ciutat ha de construir noves avantatges pels espais col·lectius.
- un procés de governança en què tothom estigui implicat i el que no s'hagi volgut implicar almenys se li informi, espais de participació, co-creació i co-responsabilitat. Participació en la gestió de nivells de pressupostos més estructurals.
- Falta, per exemple, un suport físic des d'unes xarxes més comunitàries. Són necessaris espais intermedis, espais intersticials que permetin organitzacions socials de base més comunitària. Hi ha un problema de gestionar la complexitat i entendre aquesta complexitat com una complexitat de les persones. Compartir lo privat i lo públic, que siguin dos àmbits relacionats i no separats. Si s'analitzés més des d'un punt de vista social segurament seria diferent. No tenim resolt el problema de la diversitat, no tenim resolt el problema de l'accés a situacions diferents.
- Té els seus riscos per les llibertats col·lectives i individuals, em preocupa la determinació de les funcions, el complex binomi llibertat/seguretat, ens organitzarà la vida d'una manera molt artificiosa?. Haurà de produir-se una flexibilització a nivell normatiu i jurídic en molts aspectes per adaptar-nos bé a les circumstàncies. Reforçar el paper de lo públic i també la salvaguarda del patrimoni ambiental i cultural.
- HABITATGE: El sòl no pot ser que sigui un element d'especulació. S'han de minimitzar els lloguers. En el tema de la vivenda, potser és un moment que el governs, estat, autonòmic i municipal, es posin més en serio en el tema dels habitatges que estan buits i no estan llogats. La qualitat de la vida urbana comença a l'interior de la vivenda, que siguin en alguna part oberts i després que siguin prou flexibles, que siguin més aviat modulars. La pandèmia ha demostrat que hem fet unes cases que no tocaven. Els ajuntaments han de poder regular certes característiques dels habitatges. Una vivenda digna per tothom, una vivenda no desigual, no segregada. Experiències més comunitàries: co-housing, co-living

Model

- urbanisme de la salut pública, la salut està guanyant un paper més prominent com a factor de l'urbanisme.
- dotar la ciutat d'espais més amables pels vianants, treure espai al vehicle privat
- ciutat de 15 minuts: necessitat de reforçar la mobilitat de curt radi, de barri, de proximitat, a peu i amb això cal re-vertebrar els barris, dotar-los de serveis, dotar-los de funcions, tenir centres de barri, no concentrar la oferta al centre, dotar als barris d'espais de qualitat, la ciutat de proximitat, afavorir que la major part de les mobilitats siguin de proximitat, siguin a peu, siguin amb la bici pròpia, etc. un barri és tot allò que tens a 15 minuts, on et pots desplaçar caminant, on tens certes connexions, on coneixes a determinat tipus de persones...
- Ajudar a descongestionar el centre, des-massificar, reduir l'espai que dediquem al vehicle privat a la ciutat, tant de transit rodat com d'aparcament i especialment en els espais centrals de la ciutat. Els centres històrics dels barris i municipis de l'AMB haurien de tenir molt més protagonisme, els mercats municipals del sistema català són claus.
- l'accessibilitat és apropar les qüestions a tu i no sempre haver-te de desplaçar: el que hem de procurar a les ciutats és com apropem els serveis bàsics o també serveis d'oci, o serveis que ara considerem, com a societat amb certa qualitat de vida, que els considerem bàsic.
- Les superilles són recuperar l'atenció del projecte Cerdà original perquè la gent pugui caminar, pugui tenir més espai verd, però probablement necessita solapar-se amb el concepte de la ciutat de 15 minuts. Això segurament farà la ciutat més resilient respecte les problemàtiques del canvi climàtic.
- ciutats distòpiques.
- programes de recuperació de carrers com espais de vianants en determinats dies de la setmana, estratègies de recuperació d'espais de vianants en cap de setmana. Tenir imaginació, tenir inventiva, coses que es puguin fer d'una manera senzilla, pintant unes quantes línies al terra que no sigui molt car, però havent-les pintat perquè s'ha negociat i perquè tothom les entén, i perquè s'ha informat. Micro-intervencions. Equipaments polivalents. Fer carrers reversibles, carrers substituïbles, carrers per vianants.
- noves agricultures urbanes
- Hem de canviar de model de gestió, de model lliberal... canviaria l'urbanisme perquè canviaria la manera de utilitzar la ciutat. Un model compacte corregit i lleugerament descentralitzat podria ser el més adequat.

Mobilitat

- Som una societat hipermòbil, i així entenem les ciutats. La mobilitat probablement serà una peça molt important en aquella ciutat que anem a construir perquè amés les decisions de gestió, de les proximitats, de centralització, etc. estaran molt associades a això. Intervenir sobre els horaris de manera que les hores punta es dilueixin.
- donar més espai al vianant, la mobilitat a peu, però també la mobilitat activa (bicicleta, patinet, etc.) i més pes al transport públic. Enlloc de fer carrils bici, fer carrils cotxe, que tinguin un espai molt més reduït. Hem de facilitar i prioritzar el transport a curta distància dintre les ciutats en bicicleta o motos elèctriques. El

tràfic s'ha de reorganitzar, desplaçant-lo a espais on la circulació pugui ser més ràpida i fluida, i restringint-lo en zones de viari insuficient.

- un escenari nou que tindrà a veure amb tots els models de sharing i de vehicles compartits.
- Actualment el major problema es fer arribar gent de l'àrea metropolitana a Barcelona ciutat, no hi ha prou transport públic per fer-ho. Aparcaments a la perifèria, aparcaments dissuasius, millora del transport públic, increment de freqüències centre-perifèria. Deixar espai pel bus interurbà, incrementar les freqüències de pas, incrementar les infraestructures ferroviàries, incrementar els trens, que el transport públic serveixi pel que ha de servir que és per desplaçar-nos a treballar o desplaçar-nos a mitja distància. Està bé que hi hagi una gran diversitat de mitjans. Compaginar la bici amb el bus. Crear una xarxa ciclista que la gent pugui realment utilitzar per llargues distàncies com tota l'àrea metropolitana. Fer espais de càrrega de bicicletes al transport públic.
- alliberar totes les voreres, si féssim complir la ordenança d'aparcament de les motos, seria molt més radical, la que existeix, que qualsevol intervenció als carrers
- no s'ha donat prou informació, una nova senyalística.
- consum de producte més local suposa una reducció de les despeses de transport, el gran repte és la logística, la organització logística, posar d'acord a 30 o 40 petits productors

Espai públic

- com més diàfan sigui l'espai públic més auto-gestió es farà. L'escenari dels usos voluntaris és bastant menys complicat i es pot implementar relativament ràpid i relativament barato. Compaginar espais en els que no privilegiïs només l'estructura arquitectural perquè sigui bonica, de disseny, sinó l'ús. No és només una qüestió de dotar-nos de molts espais públics, diversos, propers, sinó també de que es replantegi el seu disseny. A vegades es fan espais d'aquests d'una manera completament espontània al voltant d'algun espai o d'algun lloc que emet *wifi*, són espais de socialització i d'ús d'una vorera, no hi ha més.
- pensant que sigui un lloc d'estar-s'hi, que ara a vegades són llocs de passeig i de pas, i no hi ha espais per estar-s'hi.
- reverdir o posar més vegetació als centres que tenim o en ciutats denses. L'espai públic en quant a parcs, jardins, zones equipades seria la manera de compensar la densitat dels habitatges, la densitat fa que no hi hagi un espai públic de qualitat, i llavors són places dures
- tenim l'espai urbà, però no tenim la societat que fa un ús adequat i que fa un ús potencialment sostenible d'aquest espai urbà.
- naturalització dels barris i dels eixos de comunicació, regenerar i naturalitzar solars abandonats, augmentar l'arbrat en aquells lloc on es requereixi, etc., mesures pròpies d'un urbanisme tàctic.
- els productes agroecològics són útils per les ciutats, per fer-les més sòlides, i també pel paisatge, pels valors culturals i també ambientals.
- en l'espai públic fem la compra, cuidem de persones grans, portem les nenes i els nens a l'escola i no existeixen infraestructures suficients per donar suport a totes aquestes necessitats, l'espai públic també és un espai de cures, de socialització i de tasques reproductives. Hi ha una tendència a ignorar a tots els no adults respecte a l'ús de l'espai públic. L'ús de l'espai públic, l'ús dels barris fa diferents uns ciutadans dels

altres. L'espai públic entès com tot el que és l'àmbit de lo públic, tot el que passa a la llar i a la casa de cadascú és públic i és polític, tots els espais on ens ajuntem amb altres. El que me importa és com l'habitaran aquells col·lectius.

- els espais públics com poden ser les escoles, com poden ser les biblioteques, com poden ser els casals d'avis, com poden ser els casals per gent jove, els casals de barri o així, els hem de donar molta més vida

Teletreball

- crear nodes de treballadors a distància, de teletreball
- seria fantàstic si estigués ben regulat perquè redueix la mobilitat. Apostar per millorar la infraestructura digital: milloraria la comunicació, afavoriria el teletreball i reduiria ostensiblement els desplaçaments de la població.
- fomentar el teletreball té un biaix tant classista, com de gènere. El teletreball és tenir excessiva disponibilitat. El teletreball també té uns costos en quan a conciliació familiar, en quant a relacions socials. El teletreball no és una solució perquè el teletreball no pot substituir mai les relacions socials. Comencem a perdre tot el que és l'àmbit laboral com àmbit de socialització, de contacte, de reivindicació laboral.
- requereix tot un plantejament sistemàtic de tot el que és el treball a la casa, compatibilitzar la casa amb lo de fora i requereix un canvi de valors, la reclassificació dels treballs, una política d'ocupació.
- pot incentivar els moviments neorrurals. El teletreball funciona o pot funcionar en llocs allunyats. El món rural ha de tenir unes bones xarxes, ha de tenir una bona xarxa de comunicació, ha de tenir unes bones TIC's.

Aspectes econòmics

- mantenir subvenció i capacitat del transport públic
- precarització de les condicions de treball
- pressió del mercat immobiliari.
- hi ha un potencial de creixement econòmic, d'activitat amb tot el tema de l'economia verda, circular
- recupera el comerç local, comerç de barri. I al mateix temps, aquella botiga que portava el producte de l'entorn de la població. Posar en valor els espais periurbans o productius propers. Hi ha marge de fer més rendibles els espais agraris o més alineats o més enfocats en el consum local, el repte és com fer viable la venda directa més enllà dels canals habituals de mercats, botigues, etc.
- requereix plantejar el model sistèmic que és el del capitalisme, el modelo de consumo que és insostenible.
- impulsar el desenvolupament econòmic sostenible, una concepció global que aposti per la eficiència, l'estalvi i, en suma, la sostenibilitat de les actuacions urbanes. Un tipus d'agricultura més sostenible des del punt de vista també econòmic.
- aquesta normalitat passa per una semi-privatització de l'espai públic. El lloc de socialització acaba sent el bar, la terrassa dels bars.

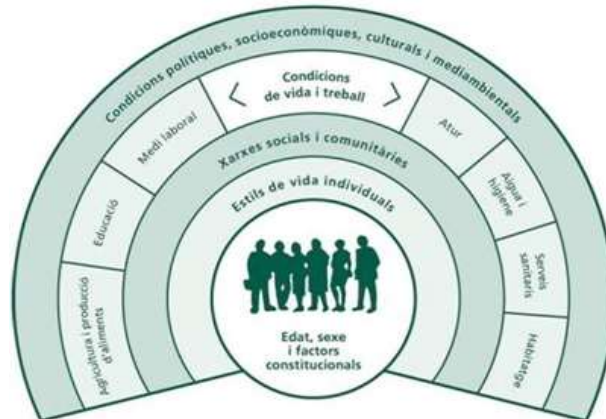
5- CONCLUSIONS

La lliçó a aprendre de la crisi del covid-19 és que davant la incertesa d'uns processos que creiem lineals però no ho són, abordar la governança, les desigualtats socio-econòmiques, el medi ambient, la cultura i la salut és un requisit per donar resposta a nous reptes conjuntament. Però la incertesa és també motor de canvis. Hi ha moltes possibles “normalitats” post-covid i mentre encara estem aprenent a viure en el post-confinament, aquesta recerca ha intentat identificar propostes a mig i llarg termini. Sembla, però, que no cal canviar el model de ciutat segons la majoria d'entrevistats, o si de cas el canvi seria de model econòmic i social.

- El manteniment i la millora de la salut de la comunitat ha d'anar més enllà de l'atenció a les malalties, tal com es planteja en algunes entrevistes. La salut és un fi en sí mateix, i amés un mitjà per aconseguir el desenvolupament personal, familiar, social, econòmic, cultural i comunitari. Es considera que, en conjunt, l'atenció sanitària suposa només un 10% dels factors que incideixen en la salut i existeixen altres factors: des dels més propers a les persones (genètica, estils de vida i xarxes familiars i socials), als intermedis com l'habitatge, l'educació, el treball, etc., fins als nivells més allunyats que es relacionen generalment amb polítiques nacionals o supranacionals. Això implica una visió més holística de la ciutat i de l'urbanisme, o enlloc de dissenyar planificació urbana, fer planificació de la vida urbana.

Figura 3: Model de determinants de la salut

Font: Agència de Salut Pública de Catalunya (Whitehead i Dahlgren)



Diversos experts entrevistats han remarcat que cal tenir en compte la visió de gènere, i crec que pot ser el camí per desenvolupar aquesta visió holística a l'urbanisme. *Si analitzem l'espai públic des de la perspectiva de gènere, sorgeixen dos aspectes rellevants sobre els que reflexionar. Per una part, com utilitzem de manera diferencial homes i dones els espais públics, i alhora, com altres variables que es creuen amb el gènere, com l'etnicitat, l'edat, la diversitat funcional, la classe social o la identitat sexual, influeixen sobre les activitats i els usos que les persones fan dels espais públics. Per una altra part, la visió androcèntrica dels espais públics prioritza i fomenta mitjançant el disseny urbà unes experiències per sobre de les altres. Aspectes de la configuració dels espais públics com on estan localitzats, com es connecten amb altres espais, quin tipus de mobiliari urbà tenen, quines activitats es proposen des del disseny... no són neutres sinó que responen a una manera de veure la ciutat, que s'ha tractat com si fos universal però no ho és, ja que els usos i necessitats de subjectes no privilegiats han quedat invisibilitzats* (Blanca Valdívia, 2018).

- En les entrevistes hem parlat amb la majoria d'experts sobre el projecte de “Le Paris du ¼ d’heure” o “cronotopia” (dins del programa de *Paris en Commun* de l'Anne Hidalgo per les eleccions municipals), també definit com la ciutat de proximitat, perquè precisament planteja un canvi de direcció amb la visió de la gestió de la ciutat, sobretot a través de factors urbanístics. *La idea és barrejar molts usos dins el mateix espai urbà,*

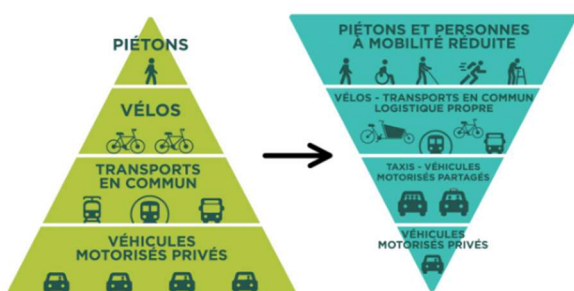
reforçar la vida hiperlocal dels barris (topofília), entesos com microciutats dins la gran urbe (2). Per això, hi ha moltes característiques que fan Barcelona una ciutat fàcilment adaptable a aquest concepte d'urbanisme i, de

Figura 4: Le Paris ¼ d'heure

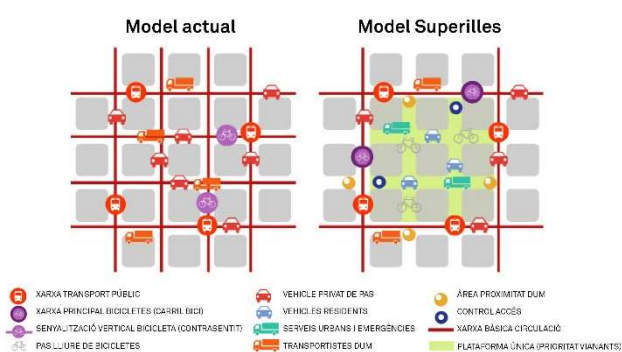


fet, les campanyes de les superilles també hi encaixen. Aquí, però, jo afegiria el concepte dels buits fronterers per evitar crear-ne, assegurant passos fluids i complexes entre els diversos centres de barris, i seguir les pautes de Jan Gehl per una bona planificació: vida, espai públic i edificis, en aquest ordre. El principal repte per la governança local és que cada euro invertit en la vida urbana ha de tenir un reflex en la economia, l'ecologia i la inclusió social. Quant un dels tres components s'oblida, no funciona. La preponderància del desenvolupament econòmic ha resultat en un alt cost ecològic i social, com ho demostra la pobresa dels centres urbans (3).

Figura 5: Model de superilles



Font: <https://www.smartcitylab.com/blog/es/gobierno-finanzas/paris-ciudad-15-minutos/>



Font: Ajuntament de Barcelona, Pla Director Urbanístic de Barcelona

- En l'entrevista, en Joan López Redondo deia: "El planejament no és res més que dibuixar sobre un plànol i fer una normativa que reguli els usos i les intensitats (...) Jo l'únic que puc fer és crear unes condicions que ho possibilitin, no que ho facin realitat (...) Nosaltres només podem crear les condicions amb normativa urbanística." Amb una legislació urbanística dels anys 70-80 i amb una llei del sòl poc modificada des de la seva aprovació en època franquista, moltes de les polítiques públiques modernes precisaven d'un encaix urbanístic poc factible en el Pla General Metropolità (PGM), que es va aprovar fa més de 40 anys. Però des del 2010 l'AMB té competències en matèria de mobilitat, habitatge, medi ambient, desenvolupament econòmic, cohesió social, territori i urbanisme, i finalment s'està revisant i dissenyant el nou Pla Director Urbanístic metropolità (PDU) que està en fase de redacció. El PDU contempla els espais oberts com sistemes complexes que poden fer ciutats més resilients, i proposa promoure la mixtura d'usos al teixit urbà, necessari en les complexes societats dels territoris urbans actuals (1). Per un altre costat altres entrevistats han mencionat la Jane Jacobs i els seus llibres on va desenvolupar conceptes molt propers a la visió de l'espai urbà de la ciutat de proximitat, i on alerta dels "buits fronterers". Molts dels entrevistats creuen que és moment de fer regulacions radicals, ambicioses i acompanyades per estratègies d'implementació coherents.

- A Catalunya, el desconfinament ha coincidit amb l'inici de la campanya de recollida de fruita. Els municipis d'economia agrària van ser els primers en dissenyar i testar un conjunt de noves mesures i s'ha visualitzat com mai abans la precària situació dels temporers, la precarietat de l'estructura econòmica del sector agrari i, en conseqüència, la vulnerabilitat dels sistemes alimentaris a nivell de Catalunya. Per un altre costat, el consum km 0 o producte de proximitat s'ha utilitzat durant el confinament com un dels mitjans més segurs i eficients de produir i proveir-se d'aliments d'alta qualitat. En canvi, és un dels factors menystinguts en el disseny de la nova normalitat postpandèmica.

La renaturalització parteix d'una regeneració sistèmica. En primer lloc es tracta de portar la natura a dins de la ciutat. Això vol dir incrementar el verd urbà en els propis carrers remodelant vies principals amb aquest criteri, als terrats dels edificis, en la multiplicació d'horts en el centre de la ciutat aprofitant espais buits, en la recuperació d'interiors d'illa a l'Eixample. (...) I a més llarg termini implica avançar cap a un model productiu radicat dins del propi teixit urbà, afavorint per tant l'accés als llocs de treball, i promoure l'autosuficiència energètica. Un segon aspecte és la millora el verd dels parcs i jardins i el patrimoni natural en general millorant la connectivitat biològica entre espais i fent que la natura i l'urbs interactuïn i es potenciïn mútuament en beneficis de la ciutadania. Aquesta estratègia està recollida en el Pla del Verd i la Biodiversitat Barcelona 2020. La renaturalització també implica una mirada a la perifèria i als grans espais com rius, muntanyes o camps. Barcelona, per exemple, va negligir durant dècades els seus cursos fluvials (Besòs i Llobregat.) Ara n'ha recuperat un en el seu tram final, el Besòs, i en part també el Llobregat. Però cal portar la ciutat al riu en el primer cas i acabar de vertebrar el parc agrari del Llobregat amb el riu potenciant-ne el valor natural, ecològic i econòmic (4).

Aquesta transformació podria comportar grans beneficis per la salut humana, alentint la destrucció d'hàbitats complexos, reduint la vulnerabilitat enfront a futurs trastorns de subministrament, tornant a connectar les persones amb la producció d'aliments, fent que els aliments frescos i nutritius siguin accessibles i assequibles per tothom, i proporcionant salaris justos i condicions segures als treballadors de la indústria agrícola i alimentària, limitant la seva fragilitat davant les crisi econòmiques. Una eina per desenvolupar xarxes i un nou paradigma en altres països, que ja estan tenint certa difusió a País Basc, han estat les Community Support Agriculture (CSA), Cooperatives unitàries o agroecològiques, que potencien el contacte de productors ecograris i consumidors responsables, formant part d'una nova economia alternativa o solidària (5). Però el panorama és força confús a Catalunya, amb diverses xarxes de diferents consells comarcals, de la Diputació de Barcelona, d'associacions de consumidors i d'entitats privades.

(1) <https://amb1.maps.arcgis.com/apps/Cascade/index.html?appid=4ea47987014c45b586b4b9c4a7467adb>

(2) <https://arquitectura.com/2020/05/22/cronotopia-a-15-minutos-de-tu-casa/>

(3) <https://iambiente.es/2019/12/carlos-moreno-cada-euro-invertido-en-la-ciudad-debe-reflejo-en-economia-ecologia-inclusion/>

(4) Vicente Guallart a l'article de la revista Sostenible del 2015 sobre les xerrades d'Ecotendències, recuperat a: <https://www.sostenible.cat/reportatge/ciutat-i-natura-fronteres-que-sesborren-0>

(5) <https://urgenci.net/wp-content/uploads/2016/05/Overview-of-Community-Supported-Agriculture-in-Europe.pdf>

6- BIBLIOGRAFIA, HEMEROGRAFIA i WEBGRAFIA

Buhigas, Maria (2009). *Els eixamples reciclats: el Poblenou*. Revista Barcelona Metropolis, nr 76, pp.89-93

Delgado, Manuel (2010). *Què vol dir espai públic?*. Diari de Girona, recuperat de:
<https://www.diaridegirona.cat/opinio/2010/06/07/que-vol-dir-espai-public/411016.html>

Domínguez Pérez, Marta (2013). *Los procesos de transformación urbana impulsados por factores culturales: el caso de King's Cross (Londres)*. Revista Ciudad y Territorio Estudios Territoriales, nr 175, 103-130. Madrid, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento.

González Medina, Moneyba (2013). *Procesos metropolitanos y planificación estratégica en el sur de Europa: un enfoque de gobernanza territorial*. Revista Ciudad y Territorio Estudios Territoriales, nr 177, 487-499. Madrid, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento.

Grau, Ramon (2009). *Un saintsimonià per la Barcelona del vuit-cents*. Revista Barcelona Metropolis, nr 76, pp. 49-53.

Habermas, J. (1981). *Historia y crítica de la opinión pública. La transformación estructural de la vida pública*. Barcelona, Editorial Gustavo Gili.

López García, Daniel (2016). *Capítol Spain, Overview of CSA in Europe*, pp. 94-98. *The European CSA Research Group*, recuperat a: <https://urgenci.net/wp-content/uploads/2016/05/Overview-of-Community-Supported-Agriculture-in-Europe.pdf>

Muñoz, Francesc (2009). *L'Any Cerdà: passat i futur de la Barcelona territori*. Revista Barcelona Metropolis, nr 76, pp. 46-47.

Moreno, Carlos (2019). *Cada euro invertido en la vida urbana debe tener su reflejo en la economía, la ecología y la inclusión social*. Revista digital iambiente, recuperat a: <https://iambiente.es/2019/12/carlos-moreno-cada-euro-invertido-en-la-ciudad-debe-reflejo-en-economia-ecologia-inclusion/>

Pasqual, Jordi (2009). *A la recerca d'un relat cultural*. Revista Barcelona Metropolis, nr 76, pp. 108-109

Punsola, Albert (2015). *Ciutat i natura: fronteres que s'esborren*. Revista Sostenible, revista de la xarxa de ciutats i pobles cap a la sostenibilitat, 26/04/2015, recuperat de: <https://www.sostenible.cat/reportatge/ciutat-i-natura-fronteres-que-sesborren-0>

Roca Rosell, Francesc (2011). *1200 mansanes i 30 eixamples (I)*. Diari digital L'Econòmic, 21 de maig de 2011, recuperat de: <https://www.leconomic.cat/article/413863-1200-mansanes-i-30-eixamples-i.html>

Rueda, Salvador (2009). *Els Eixamples sostenibles: el llegat del Pla Cerdà*. Revista Barcelona Metropolis, nr 76, pp. 95-97.

Valdivia, Blanca (2018). *El espacio desde una perspectiva feminista*. Derecho a la Ciudad metropolitana en el marco de la Nueva Agenda Urbana y la Agenda 2030, pp.18-25. Oberta UOC Publishing SL.

<https://www.diba.cat/tema-urbanisme-habitatge>

<http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0506083.pdf>

<https://urbanisme.amb.cat/>

<https://amb1.maps.arcgis.com/apps/Cascade/index.html?appid=4ea47987014c45b586b4b9c4a7467adb>

Altres documents

1. Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat, Ajuntament de Barcelona. Janet Sanz, Rosa Alarcón, Laia Grau i Manuel Valdés.
<https://www.youtube.com/watch?v=CbyZF5VZYI4>
<https://www.youtube.com/watch?v=T4m7pxZNJDY>
2. Agència d'Ecologia urbana, Ajuntament de Barcelona. Josep Bohigas, Berta Cormenzana, Salvador Rueda, info@bcnecologia.net
<https://www.cccb.org/ca/participants/fitxa/salvador-rueda/6055>
3. Regidora de l'Ajuntament de Barcelona per ERC i Cap d'Estudis Urbans de la UPC i creadora d' Urban Facts. 'L'urbanisme després del cotxe', conferència a càrrec de Maria Buhigas.
https://www.google.com/search?q=gemm+pifarre&rlz=1C1SURL_caES909ES909&oq=gemm+pifarre&aqs=chrome..69i57j0l2.3914j0j8&sourceid=chrome&ie=UTF-8
4. Webinar ecologistas en acción a la web de XCN, video sobre "Políticas ambientales europeas i la conservación de la natura a Catalunya" de 30 de juny 2020, recuperat a: <https://xcn.cat/recursos/>
5. Janet Sanz, tinent d'alcalde d'Urbanisme, Infraestructures i Mobilitat de Barcelona, 1 de juliol 2020, recuperat a: <https://www.youtube.com/watch?v=T4m7pxZNJDY>

MARGARIDA CASTAÑER (UdG), 17 de juliol 2020

MC: (...) Jo penso que hi hagut 2 temps, que hi va haver un moment en què va semblar o que encara hi ha una sèrie de gent a qui encara li sembla que és una oportunitat, o que arrel del canvi del covid ens hem donat compta de problemes ambientals, en hem donat compta de problemes socials que ja hi eren, que tots ja hi eren però ara s'han fet més evidents, vale? I que, per tant, considerem que això ens pot ajudar a tots plegats a repensar les coses. I com que el cop ha sigut tant fort... això semblava fa un mes o mes i mig, dèiem que com el cop era tant fort, doncs segurament faríem les coses d'una altra manera. Avui [17 de juliol 2020], allò que veia tant fàcil fa un mes ara tinc molts dubtes si no tenim molta presa tothom, l'administració, l'empresa, les persones col·lectivament i individualment a tornar a la normalitat. Llavors em fa por, que són problemes que existien i continuaran existint, però no haurà canviat gairebé res. D'altra banda, urbanísticament, a molts llocs, just per poder tenir més llocs de treball es potenciarien inversions, tant perquè la construcció és un motor econòmic que es vol engegar com perquè el mateix estat o ajuntament tenen presa en generar obra pública i que potser no l'hauréem de pensar, perquè el que ens cal és donar de menjar a molta gent immediatament. Per tant, no sé si farem les coses tant bé com dèiem. Però perquè, una, tots plegats pensem que tot això ja passarà, que ara no, tornem a estar espantats però tots pensem que el dia que surti la vacuna ja estarà, això serà algo que explicarem als nostres nets; l'altre que just perquè cal crear llocs de treball, ens podem trobar que creem llocs de treball molt ràpid i la construcció n'és un i la obra pública n'és un altre. I si l'obra pública la pensem és una oportunitat, si anem molt de pressa i no la pensem no. O sigui, si l'obra pública serveix perquè algú hagi pensat una nova manera de moure'ns per la ciutat, una nova manera de connectar-nos, anirem bé, sinó farem *más de lo mismo*. Això és un tema, ara bé, siguem optimistes i pensem que això ens dóna moltes oportunitats, això ens dóna un cop al cap que ens diu les coses han de canviar, no? Ha de canviar i hem de repensar moltes coses. I hem de repensar la mobilitat, hem de repensar la dimensió de l'espai públic i hem de repensar la vivenda, l'habitatge també l'hem de repensar. Aquestes tres coses, o sigui: mobilitat, l'espai públic i ... bé, quan dic espai públic no vull dir només l'espai a l'aire lliure, també vull dir espai públic com una biblioteca. Per tant, ostres, la mobilitat ens ha de donar molt de pensar, perquè just el que has dit tu, és difícil o no és ràpid el replantejar la mobilitat en el servei públic. És difícil que de cop i volta pensem com hem de fer nous autobusos, com hem de distribuir a dintre del metro. Per tant, hem de donar eines per la gent que es mou en les ciutats perquè no pot agafar el transport públic com l'agafava abans però tampoc no li hem de dir agafa el transport privat perquè si agafés el transport privat ens fumaríem de castanyes tots, perquè si els que anaven en transport públic de cop agafen el transport privat doncs malament rai. Per tant, això és un tema que hem de tenir present. Per tant, a la ciutat dóna recursos a que la gent es pugui moure més a peu, o que es pugui moure més en bicicleta o en motos elèctriques, crec que és un solució. El transport públic l'hem de continuar potenciant al 100% però no sé si cabrem tots en els metros a les 9h o a les 8h del matí.

EM: Exacte. Amés ara tal com es vol plantejar tot, ja l'espai interior de cada vagó és limitat i si ja fins ara, segons quines hores anàvem com sardines, ara que serà inviable... potser es pot intentar augmentar la freqüència, però ja és bastant sovint...

MC: Tampoc cal obrir una nova via, no és tant fàcil...obrir una nova línia no és tant fàcil ni a Barcelona, ni a Londres, ni a Nova York, no estic dient que aquí ho fem més malament que els altres, no, crec que no és aquest el cas. Per tant, s'hauran de donar noves vies. Si una nova via és anar en cotxe, no anem bé. Per tant, quina és la alternativa? A peu i en bicicleta, però hi haurà gent que no podrà anar a peu o en bicicleta perquè si s'ha de traslladar de Barcelona a, jo que sé, a Sant Cugat a treballar o a, no sé, a qualsevol lloc de l'Àrea Metropolitana, a Sant Celoni tampoc li és tant fàcil. Per tant, hem de fer que la gent que tingui, la gent que té possibilitats d'una distància ja no de 15 minuts sinó de mitja hora en bicicleta, l'agafi. **Hem de facilitar el transport a curta distància dintre les ciutats en bicicleta i prioritzar**, donar moltes facilitats a que no... o motos elèctriques. I llavors potenciar temes que ens són molt difícils a tots nosaltres, que són coses que hem d'anar fent molt a poc a poc, però que s'ha de **tornar a compartir cotxe, allò d'agafar la moto en un lloc i la depositeu en un altre, tots aquests mecanismes han de ser-hi, des del compartir moto elèctrica i de mobilitat la bicicleta**... o el patí, jo ja no sé que dir-te.

EM: Això t'anava a dir. Inclús, per exemple, ara SEAT fa un model de patinet elèctric. Potser perquè és algo nou el sector privat està apostant una miqueta, però no està del tot resolta la circulació o la mobilitat amb els altres vehicles.

MC: Clar. També perquè això sigui possible, haurem de ser molt més exigents amb el transport individual. O sigui, potenciar d'una manera o altra que hi hagi carrils més ràpids o si vas 2 o 3 persones. Com que trigarem a tenir un transport públic més adequat perquè és complicat, **el que haurem de fer és anar castigant al transport privat per incentivar que actuï d'una altra manera, doncs que no vagi només una persona en un cotxe sinó que n'hi hagin dos, que n'hi hagin tres, que sigui més fàcil poder circular**, de que jo deixo el cotxe aquí i l'agafa un altre i aquestes coses jo crec que són les que hem de fer. Després hi ha un altre tema que és **fer-te agradable l'anar a peu**. Jo crec que això és molt important i per tant, el tema de les voreres amples, el tema de que es faci la pacificació d'algun tram... hi estic penant. Jo estic pensant ara molt en Barcelona però Girona seria també així.

EM: El treball l'intento centrar en Barcelona per fer una limitació geogràfica.

MC: Val, vull dir que probablement el que hem de fer a Barcelona és que ens sigui més agradable caminar. Que voreres amples, si comparo Barcelona amb Girona guanya Barcelona, té unes voreres més amples Barcelona que Girona. Vull dir que Girona és un fracàs en aquest tema. Però, per tant, això, espais... potser acostumant-se a que hi hagi, sobretot els caps de setmana, **tancar carrers per poder-hi jugar, perquè això farà que la gent no tingui aquesta ànsia, que jo trobo normal de marxar. Potser haurem d'adequar la ciutat durant uns dies de la setmana amb la circulació i amb el joc en els espais, i durant els caps de setmana**. Si jo el cap de setmana, bona part del carrer Aragó o una cosa així, el tinc que puc anar-hi a jugar a futbol, home, farà molt barri, farà molta... ajudaré a baixar la contaminació, però també ajudaré a socialitzar i potser el que ha passat aquests dies que ens ha ajudat a socialitzar, que els veïns s'han conegut, que els veïns han compartit, que jo crec que oblidem molt de pressa i no ho hem fer. Des de l'administració s'hauria de dir, com ho podem fer per conserva-ho? Potser durant els caps de setmana hem de tenir espais d'aquests que sense gaire organització, només tancant-los bé això pugui passar. I ara més que mai, jo crec que, més que mai, encara que li costarà molt car a l'Ajuntament de Barcelona, és lo de les **superilles**.

EM: Estaves parlant de l'urbanisme flexible, que es pugues adaptar segons el dia, segons l'època de l'any. Però les superilles és ja... tornem una mica a reorganitzar per crear un nou estil.

MC: Si, potser la superilla és una cosa que ha d'anar entrant a poc a poc i crec que si fem la superilla també l'altre serà més fàcil perquè puc tancar molts més carrers. Si tenim superilles llavors puc tancar alguns carrers perquè hi passin coses a dintre, vale?

EM: Bé, ja estan tancats o pacificats alguns carrers dintre de les superilles, oi?

MC: Si, per això que ja ajudarà. Superilles es poden anar posant, però mentrestant, i de forma molt immediata jo crec que s'hauria d'actuar aquest mateix estiu. Al mes d'agost hauria de passar algo en alguns carrers tancats perquè baixés a socialitzar, i si la gent baixa a socialitzar no tindrà aquesta necessitat de marxar cada cap de setmana, i algun agafarà algun compromís per haver-se de quedar i estimarà la ciutat. Estimarà la ciutat i això és lo important. Quina és l'avantatge, avantatge per un cantó i per l'altre desavantatge, tampoc soc il·lusa... Que aquest estiu, o jo crec que tot l'any que ve, fins a Nadal com a mínim, fins que tinguem la vacuna el tema de turisme baixarà molt ràpid i donarà la oportunitat de fer coses. Perquè **redescobrirem espais que no sabíem que hi eren perquè no estaven ocupats per ciutadans** sinó que estaven ocupats per... Les Rambles, es poden redescobrir.

EM: I tant, es crearà una altra vida. La Rambla que era paradigma de Barcelona era gairebé evitada pels barcelonins. Llavors redescobrir-li una altra vida i donar-li un altre aire real, no només la fama.

MC: Exacte. Llavors en quant a l'habitatge, ens ho posem molt a la boca aquests dies, ens posem a la boca "ostres, qui anava a pensar que l'habitatge, hem de repensar l'habitatge"... si d'acord, hem de repensar l'habitatge, si. Els habitatges nous repensem'els, però clar, amb els habitatges que hi ha tampoc podem, m'entens? Ningú, o el 95% de la població no té capacitat per dir ara "mira deixo aquest habitatge, el reformo i en faig un altre". Bé, no, no hi ha aquesta capacitat, i com això no hi és hem de fer que l'espai públic, amb aquestes mesures tant petites, sigui més vivible. I a dintre, a dintre, és una cosa de **minimitzar els lloguers**... clar, com ho fas per dir repenso l'habitatge? Com ho faig per tota aquesta gent que viu a la Meridiana? Què vol dir repensar l'habitatge? No ho acabo de saber, és un dubte que tinc i quan ho sento a vegades m'escandalitzo perquè penso que això només ho pot dir una gent amb una base... amb un benestar social determinat, no? De dir "ah mira, és que ara repensarem". Digue-li amb un senyor amb una família, que estan amb un ERTE, que tenen dos fills a casa, que... "ah, vale, he vist que s'ha de repensar l'habitatge", com ho refaig. Què vol dir? Això és una cosa que no sé massa què vol dir. Si, quan es faci un edifici nou pensaré i diré... vale, d'acord, què ens hem adonat, que cal molt més habitatge públic. Ja ens havíem adonat, eh? Ja ho sabíem, ja ho sabíem, l'altre cosa és que potser ara hem de ser més exigents a fer-ho. Ja ho sabíem que hi havia molta gent amb una situació econòmica molt, molt precària i que ara... mira, encara avui sentia a la ràdio que el pic de la precarietat serà a l'octubre, no és ara. El pic de la precarietat social i de problemes serà a l'octubre. Per tant, no sé massa què hem de fer, no, no... Sé que hauríem de fer algo però no sé, per tant... molta cosa serà allò de dir, bé, fem que la gent pugui baixar més al carrer i estar millor, l'únic que podem fer és donar aquest recurs. I llavors si que em sembla, que **els espais públic com poden ser les escoles, com poden ser les biblioteques, com poden ser els casals d'avis, com poden ser els casals per gent jove, els casals de barri o així, els hem de donar molta més vida, molta més vida.**

EM: Més vida què vols dir, més activitats?

MC: Més activitats. Per exemple, les escoles... les escoles... potser jo et dic el que està passant allà on visc jo, a Girona, a Olot o així, no? Que les escoles a partir de les 5 de la tarda no hi passa res, vale? En canvi, dius, ho sento però a partir de les 5 de la tarda, aquest espai que és públic ha de servir. Per no servir, és que no serveixen només les aules, és que els camps de bàsquet o de futbol que hi poden haver en alguna escola aquí, a Girona, però també en llocs de l'àrea metropolitana, no serveixen a partir de les 5h, doncs ho sento, han de servir per força. I les biblioteques doncs potser, moltes... ara hi havia molt la mania que la biblioteca era el lloc on anaves a... cada vegada havies de pensar més que les biblioteques ren el lloc on anaves a buscar el llibre, vale? Bueno, bueno, bueno, potser hem de fer un pas enrere. Jo ho dic perquè vaig... sentia a remodelacions de biblioteques que lo important era... Bueno, les biblioteques cada vegada més son on anar a buscar un llibre, que no sé què... no, no, no, la biblioteca ha de ser el lloc on la gent gran pugui anar a llegir el diari i pugui anar a llegir un llibre, però precisament perquè com cada vegada... com que tenim un problema dintre les cases i no el podem resoldre immediatament, doncs aquests espais han de donar sortida. Jo no sé si t'aporto alguna cosa.

EM: Si, i tant. Amés jo, clar, a mi m'interessa més, sobretot, l'espai públic que com dius tu no només son parcs i espais oberts, que també, però el que dius de les biblioteques, els carrers, les voreres, tot això és espai públic. I el mateix espai per on passen els cotxes que dius es tanca, no? I formarà part de la vida del ciutadà, ja no serà només una via.

MC: Jo crec que això que ens posàvem tant a la boca que passava aquests dies, no? Aquesta gent del barri s'ha conegut i tal, ara ni se'n parla, ni se'n parla d'això. I segur que hi van haver... jo crec que hi ha hagut moltes iniciatives ciutadanes que s'han intentat recollir. Mira, l'Oriol Nel-lo en recollia d'aquestes iniciatives en una web, que ara no recordo com es diu, **SOLIVID**. Que hi havia d'aquestes iniciatives que algunes et poden ajudar per dir que les hem de potenciar i mantenir, per fer més vivible la ciutat.

I d'acord, canvis en la mobilitat, canvis en l'espai públic i poc a poc canvis en la vivenda, però no diguem que la solució està fent canvis en la vivenda perquè això només ho poden dir 4 pijos i ningú més. Dir això, que hi ha molts arquitectes que s'ho posen a la boca, eh, també, però això és d'un esnobisme increïble, això no va, no va. Serveix molt per fer art, per fer grans iniciatives i coses així. I amés perquè ... això ja ho sabíem que faltava vivenda pública, ja ho sabíem. Home, ara que potser, **en el tema de la vivenda, que potser és un moment que el governs, estat, autonòmic i municipal, es posin més en serio en el tema dels habitatges que estan buits i no estan llogats**, vale, d'acord. Aquí si que hem de firmar tots, que això ens ajudarà moltíssim.

EM: Llavors potser les xarxes, reforçar xarxes que s'han començat a dibuixar durant el confinament: veïns que s'ajudaven... reforçar aquests vincles o donar espais perquè es puguin repetir i mantenir.

MC: Si, si.

EM: Amb això se m'està acudint, potser el terrat dels edificis, que ja es parla de cobertes... pot ser un espai...

MC: Això pot ser, però no a totes les cobertes és possible. O sigui, si, amés aquests dies també sortien. Això és possible... els terrats son una cosa de primavera, d'abril a octubre, estem a uns espais... allò que et deia. Potser hem de pensar la ciutat que passa diferent en uns mesos i en els altres, igual que t'he dit hem de pensar la ciutat diferent potser el cap de setmana que durant la setmana, com fem servir els carrers, etc. Potser també hem de pensar el canvi entre... Això també vol dir, i penso en el cas de Barcelona. Penso com deies tu... jo no sé com funcionen, però el **treballar més en polítiques de districte**, com els districtes de Barcelona, com l'Ajuntament estava distribuït en districtes, doncs donar-los més pes perquè tinguin més elements per treballar en el nivell de barri. Jo crec que això és molt important. **La participació ciutadana és molt important**, si, o i tant que és important la participació ciutadana. Però a vegades hem de ser més ràpids que la participació ciutadana, vull dir, potser hem de començar a fer coses que ja les hem vist, que si hem observat les hem vist. Comencem i també fem participació però no deixem que només hi hagi participació perquè ens esperem que es constitueixin les taules de participació, que fem les sessions de participació i tot ja haurà passat l'estiu. Per tant, no podem fer res.

EM: En aquest sentit potser, inclús, el projecte de les superilles ja organitza una mica aquests districtes i si les activitats es queden dintre de les superilla haurà de tenir certa autonomia.

MC: Exacte. Si, si, si. Amés ja existien, a l'Ajuntament de Barcelona ja hi ha el regidor de districte i en alguns... en alguns districtes jo sé que hi ha un equip tècnic que funciona. Doncs donem-li més força.

EM: I per un altre costat, el que et deia, la ciutat aquesta difusa, ruralitzar la ciutat però també englobant els espais... els municipis del voltant. Com es mesuraran els nous límits, i més ara amb el teletreball, aquelles eines de la mobilitat queden una mica en entredit, no sé.

MC: Be, això del teletreball que a mi em sembla molt bé i que hem de defensar tothom qui pugui fer teletreball que el faci, tothom que pugui fer-ho que ho faci perquè serem una persona menys a la carretera i be. Però crec que no ens enganyem perquè tampoc és un tant per cent tant alt de la població que poden fer teletreball. Perquè hi ha gent que treballa a la fàbrica, i a la fàbrica si estàs amb una ... si estàs a la SEAT, escolta, teletreball el deuen poder fer els de la oficina. Però és igual, a qualsevol, si estàs a una fàbrica d'embotits, escolta, poden fer teletreball, be, 5 de la oficina perquè els altres també han d'estar per quan vinguin els treballadors, fer els canvis... vull dir que no ens deixem il·luminar pel teletreball. Que si, que hi ha molta gent que l'ha de fer. Per tant, qui pugui que el faci, que amés té una altra avantatge: a vegades es rendeix més en teletreball que sense. Sobretot, no era el meu cas, sobretot si la gent jove tenia els nens a l'escola era més ràpid perquè duia els nens a l'escola, es posa a treballar i no ha de fer el treball. Vull dir, teletreball tothom que hi pugui si, però no ens enganyem perquè no és important. Jo no sé si tu ho has vist a l'Autònoma però jo a la UdG veig que farem coses online però que la gent vol la universitat presencial. Vull dir, no ens enganyem, no... avia'm, si haguessin volgut la universitat virtual ja estarien a la UOC o a la UNED, no estaríem ni a la UAB ni a la UdG, si estem a la UAB o a la UdG és perquè estàvem defensant la universitat presencial perquè passen moltes coses a la universitat presencial, a part de les classes passem moltes... moltes xarxes, moltes interaccions, etc. No ens hem d'oblidar. Si tothom ens haguéssim tancat a casa, acabaríem sent autistes tots. Vull dir que no pot ser, vale? Això ens ha fet molta gràcia a treballar, hem fet moltes reunions i està anant molt bé, el que estem fent tu i jo ara, ens ha suposat que no gastem gasolina jo per venir-te a veure ni tu per venir-me a veure, vale? Per tant, això ha vingut per quedar-se, d'acord. Però ho podem fer tu i jo, eh? Això no ho pot fer una dona que està treballant fent confecció per Zara, aquella ha d'estar a peu del canó. Per tant, potser si que hem de repensar que hi haurà llocs i en algunes indústries que no cal que estiguin localitzades totes ens naus tant grosses sinó que hi ha parts que es poden descentralitzar dintre la ciutat i aquesta gent podrà anar a peu a treballar, vale, d'acord. Que potser no calen naus tant grosses sinó que podem compartimentar i això ajudarà a que puguem fer la ciutat dels 15 minuts, la ciutat aquesta que ens permet a tots anar a treballar més fàcil.

EM: I dispersar una mica més els centres de treball. Val, val. Doncs bàsicament em sembla que ja hem tocat tots els temes.

MC: Si fas més entrevistes i després vols que aclarim una altra cosa, m'ho dius i ens connectem un altre moment.

EM: D'acord. Doncs moltíssimes gràcies.

EM: Doncs com et deia a la carta la meva tesi va sobre l'urbanisme després de la pandèmia i més que res quins objectius s'han afegit o han desaparegut, i molt centrat en àrees públiques i a la ciutat de Barcelona per fer algunes limitacions que ja déu n'hi do. Llavors plantejava una entrevista oberta encarada a 4 eixos bàsics. Un seria tot el concepte de sostenibilitat, tant social com ambiental, i també parlava de mesures d'inclusió, si s'acceleraran perquè ja hi havia algunes idees però be, potser aquesta situació durant la pandèmia ajuda a que s'accelerïn i es prioritzin potser, a veure quina és la teva opinió. La segona branca seria la mobilitat i sobretot el transport públic que en principi hauria de redissenar-se o quedaria molt tocat, i quines altres opcions hi ha sobretot dintre de Barcelona i com part de l'espai públic. Això també pot afectar la governança, si Barcelona per tenir més espai públic ha d'eixamplar les seves fronteres, ha d'incloure la zona metropolitana que ja molts cops treballen conjuntament, inclús si s'han de buscar noves formes de gestió i si a nivell provincial i autonòmic, o a nivell nacional hi ha altres sinèrgies. Perquè de fet, el que són els límits de la ciutat ara encara queden més difosos, ja no es limiten només a les àrees industrials sinó que amb el teletreball i les noves maneres de treballar, és clar, tot queda una mica canviat. Llavors si hi ha alguns nous instruments o exigències tècniques que s'haurien d'anar incorporant.

IS: Qui dirigeix el treball?

EM: El Francesc Muñoz, que ja m'ha dit que ell també està treballant precisament en aquest tema, que és molt nou.

IS: Bé, era per saber quin professor te'l dirigia perquè podria ser l'Oriol o podria ser qualsevol altre, no? Per l'enfoc que li estaves donant...

EM: Tot el tema d'espai públic que treballa molt el Francesc.

IS: Molt bé, tu ja saps que si algú té molta imaginació és el Francesc Muñoz, té molta imaginació i sol ser a curt o llarg termini encertada. Per tant, competir mb la ment del Francesc és una mica complex, eh? Sempre té alguna cosa imaginativa.

EM: Si, però ell en aquest cas tampoc m'ha donat tantes pautes, perquè el treball l'he de fer jo.

IS: Ja, ja. A veure, jo crec, seguint el que deies crec que vols treballar sobre l'espai públic, sobre mobilitat, un xic de temes de governança, no? Aquesta nova dimensió de ciutat, no? De fet, des de la geografia hem parlat moltes vegades dels límits municipals, on estan els límits territorials.

EM: Inclús ho comparava jo a la presentació amb el Pla Cerdà. Ell també inspirat en idees higienistes va proposar aquest eixample i uns nous límits de la ciutat incorporant els pobles del voltant. Bé, doncs podria ser una segona fase, i amés d'alguna manera similar perquè també és una imposició sanitària i higienista.

IS: Jo et donaré la meva opinió sobre tot aquest tema. Jo crec que, de fet, que com encara estem en ple covid és molt difícil parlar de pols perquè tot just ha començat. Hem viscut un primer episodi amb el qual, bé, l'hem viscut confinats a casa i segurament vindran més episodis, que no sé si ens confinaran o no ens

confinaran. En tot cas, de moment ha arribat i no sabem quan marxarà perquè totes les previsions mèdiques són complexes i, per tant, saber si tindrem una vacuna o no tindrem una vacuna i què passarà amb la vacuna... El que ens està indicant què està passant aquests dies a Barcelona i arreu és que la situació no és fàcil, és complexa, no? I, per tant, aquesta complexitat fa que sigui... que jo crec que... potser uns dels primers problemes que hem tingut ha estat no llegir la complexitat del problema. Bé, ens van confinar a casa i van dir: "Vostès facin el que puguin, tornin a sortir i facin el que puguin" i mentre estàvem a casa tothom pensava que quan sortíssim de casa hi hauria una nova normalitat, això que vam dir: "ui, canviarem". Doncs semblaria que aquesta nova normalitat no hi és, quan hem sortit de casa doncs hem fet el mateix que fèiem, potser alguns amb més o menys prudència però com actitud sembla que no hem canviat gaire. Podem tenir més precaució o menys precaució però tampoc sembla que hàgim deixat de fer. Perquè? Doncs perquè tampoc el sistema ha canviat gaire, no? Tot allò que envolta, la vida quotidiana també, fins i tot, tampoc s'ha canviat gaire, no? Per tant, jo crec que la nova normalitat veurem quina és, però de moment tenim una normalitat antiga, no? Estem allò que en dèiem normal perquè de fet desitja consumir igual que consumia abans i, per tant, canvia poc. Tothom desitja anar a la platja, tothom desitja anar al bar, sembla que tothom desitja anar a les discoteques. Per tant, el consum segueix, que és el que domina a la nostra societat, i segueix essent la demanda més important. Un consum segurament selectiu perquè hi ha algunes coses més quotidianes i properes que s'han vist obligades a canviar perquè la pandèmia és selectiva, no? Estan oberts els supermercats però no les petites botigues i ara estan oberts molts bars però no segons quina altres comerços. Per tant, la ciutadania en general vol anar al restaurant, vol anar a fer aquestes coses. Per tant, tothom aspira que els nen tornin a l'escola i fins i tot es diu: "bé, si tornen a ser 20 a la classe doncs en seran 20 i la senyoreta o el professor ja anirà amb la mascareta". Per tant, primer de tot hi ha un problema de la gestió d'aquest tema sanitari, que es gestiona bàsicament només des d'una branca del saber, que és el sanitari, s'han oblidat de molts altres que haurien ajudat, no? Perquè com tu abans deies, escolta... les ciutats del segle XIX que es va dissenyar pels higienistes, com tu explicaves del Cerdà, la van pensar no només els sanitaris sinó també, en aquell moment, els enginyers, que van tenir un paper important en com sanejar les ciutats davant d'una situació que no era pandèmica sinó que era una situació habitual de les ciutats, que havien descrits els clàssics, des de Engels, etc. Per tant, en aquells moments en una situació de sanejament diferent de la que estem ara però si amb una visió molt més àmplia, no? I aquí jo crec que veuríem el primer problema que és: aquest tema no s'ha tractat d'una manera complexa sinó que s'ha enfocat d'una manera molt sanitària, des d'un departament que és el de Sanitat, els altres de moment estan inhibits pel que faria la Generalitat de Catalunya en el nostre cas. I els ajuntaments estan una mica a l'expectativa de veure què passa, no? Llavors, tothom està fent coses molt similars. Tu, per exemple, en el teu escrit posaves, s'ha donat més espai públic a la ciutadania. Bé, diem que s'ha donat més espai públic als bars. Jo no soc de Barcelona, soc de Girona, i si que s'ha obert, han saltat les terrasses, han ocupat la via pública, potser s'ha descongestionat alguna vorera però no és el cas, és a dir, ara han doblat en nombre de taules que els restaurants tenen a fora, perquè se suposa que els hotels i restaurants, bàsicament els restaurants i els bars van passar una pandèmia més gran que les altres i se'ls està donant tot l'espai possible. Per tant, diguem que **aquesta normalitat passa per una semiprivatització de l'espai públic**, amb lo qual has de sortejar la mateixa sol. Per tant, jo no sé que passa a Barcelona però a Girona passa això, i molts municipis, a la costa està passant, en els que aquests bars i restaurants... doncs les distàncies no són les que haurien de ser, sinó que han afegit més taules diguem, gairebé hi ha gent que té més taules de les que tenia perquè ha superat les que tenia dintre. Per tant, jo crec que aquesta idea de salvar aquesta situació bàsicament ha estat sobre l'espai públic, ha estat una part important dedicada a l'oci, no? El cas de Barcelona segurament és diferent perquè jo crec, sobretot a l'escrit que tu feies, jo crec que aquí tenim un problema greu, que la premsa no ens fa cap favor, ni la premsa ni els mitjans ni les tertúlies, que és

aquesta mania tant grossa, perquè és realment preocupant, contra el govern de la ciutat de Barcelona i especialment contra l'Ada Colau. I no és just, vist des de... no és just. Jo justament la sentia perquè si algú està fent algo... És a dir, agafem de mirall la ciutat de París, com diu **la ciutat dels 15 minuts** que segurament ho has sentit dir perquè aquests dies, durant la pandèmia, se n'ha parlat molt. Aquí els que estem treballant temes de ciutat i temes de gènere, que he trobat a faltar el tema de gènere en el teu treball ja t'ho comentaré, els que estem treballant temes de gènere de la ciutat, de distàncies curtes n'estem parlant des de fa 15 anys. I de fet, el tema de les macroàrees de Barcelona, de les illes, de les **superilles** és un projecte de les distàncies curtes, de treballar les distàncies curtes. Per tant, de **fer nuclis, de fer una visió de la ciutat per la ciutadania**, i per tant, perquè les persones es puguin moure en el seu espai d'una manera còmode, d'una manera fàcil i que afavoreixi la vida quotidiana, la proximitat, això que en diem la distància curta, que anem a comprar en els comerços de proximitat, que els nostres fills i filles, néts i nétes vagin a les escoles de proximitat, que puguin ocupar els carrers... temes que ja et dic fa 15 anys que s'estan treballant, per dir algo, jo crec fins i tot més perquè ... el que ens passa és que tenim un problema de memòria i ho matem ràpidament tot i aquest és un tema greu. Però si nosaltres recuperéssim la voluntat que en el seu moment tenien les Agendes locals 21, no el que després va passar que es van pervertir, però si nosaltres mirem que va passar, què volia Aalborg quan es van dissenyar les **Agendes 21 a Aalborg al 94**, què volia la **Carta de Lisboa al 97**, veurem doncs que és això que tu em demanes aquí, estàvem fent això, no estàvem fent altra cosa, parlàvem de governança, parlàvem de mobilitat, parlàvem d'espais públics, parlàvem de tot això, no? El que passa és que tendim a matar totes aquestes coses tant des d'un punt de vista intel·lectual com des d'un punt de vista sobretot econòmic perquè no convé, és com parlar del canvi climàtic. Per tant, jo diria que aquesta... estem... la veritat és que **les persones que fa molts anys que treballem amb aquests temes ens sentim com decepcionades** de dir "escolta, però és que això no és que ho digui ara l'alcalde de París, que farà una ciutat de 15 minuts" és que fa molts anys que hi ha molta gent treballant en el tema de les distàncies curtes, moltes. I sobretot moltes **des de la visió de gènere, del món de la perspectiva femenina, perquè realment qui es mou a distàncies curtes, i qui té les dobles jornades i qui realment hem de parlar amb tot aquest tema de la nova normalitat, doncs és que passa amb les dones**, i aquest és un gran problema. Per tant, la primera qüestió és aquesta, jo crec que hi ha una gestió molt simple, hi hagut molt mala... una gestió poc coordinada amb altres departaments de la pròpia Generalitat, poc coordinada amb els ajuntaments, coordinada no vol dir ara Vostès facin sinó ara com ho fem, no? I aquí estem en una situació en aquests moments de dir "bé, ara Vostès facin el que vulguin", si volen tanquin gimnasos i si no volen no els tanquin. Bé, es tanquen o no es tanquen, perquè s'han de tancar, no? Perquè hi ha una visió molt simplista de tancar perímetres però sense saber que això és el continent i el contingut és molt divers, és molt divers en persones per qüestions de raça, de gènere, d'edat, etc. I per tant, la gestió d'aquesta població ha de ser diferent. I si no es gestiona diferent no anirem a una nova normalitat, anirem no sé a on, però en tot no hi anem, no? Per tant, això és difícil perquè. Perquè **l'ús de l'espai públic, l'ús dels barris el fa diferent uns ciutadans dels altres**, i per tant... bé, hi ha molts tòpics, fins i tot llegint el teu escrit... be, escolti, més marginació: n'hi hagut sempre. Ara algú doncs a través de... se l'està posant a la boca, "no escolti, és que Barcelona sempre el Raval ha estat un barri marginal". Ara està més marginal... és més marginal, hi ha més marginalitat perquè han arribat noves poblacions però és que els que hi havia ja havien estat poblacions marginals, no? Per tant, és una reproducció dels marges, sempre hi ha algú que està al marge, estan a les marginalitats. Per tant és un problema, com et deia, de no afrontar-ho, però no és ben bé perquè jo crec que l'Ajuntament de Barcelona està fent moltíssimes coses com mai s'havia estant fent tant en tema d'espai públic com de temes socials, el que passa és que la premsa que té i el... sobretot aquesta... sistema, doncs no li convé discursos com els que fan no només l'Ada Colau sinó que fan els seus regidors i regidores, especialment el (?) que trobo molt potent. I això fa que els seus fòrums doncs no siguin

benvinguts i en canvi hi hagin tant a Catalunya ràdio, com a rac1, com a TV3 doncs es donen uns... tenim uns altaveus que no són les veus de tothom, no? Per tant, això és un tema perquè també volia dir... per tant hi ha un problema de gestionar, de gestionar des del meu punt de vista de la complexitat i entendre aquesta complexitat com una complexitat de les persones, apart també de la complexitat del que fan aquestes persones òbviament, per edat, per gènere, etc. No és el mateix una senyora de 80 anys que un senyor, perquè tenen autonomies diferents; sabem que hi ha més dones grans que senyors per una qüestió d'edat, d'esperança de vida... en fi, sabem moltes qüestions que els anàlisis de gènere ens estant proporcionant. L'altre és tot el tema que tu enfoques de mobilitat. Tu tallem quan vulguis que soc molt xerrameca jo.

EM: No, no, jo encantada, està boníssim, si.

IS: Que preguntis tu. El tema de mobilitat. Jo crec que és clar, que ens ha passat? Doncs aquest país que finalment començava a tenir uns índexs molts interessants i importants, i que semblava, semblava que començàvem a creure en el transport públic. No la ciutat de Barcelona, on s'hi ha cregut sempre, o d'una manera més important, però si que hi començava a haver-hi una tendència cap el transport públic més generalitzada, tot i que molt lenta perquè de fet la Llei de transport públic de Catalunya, Llei 9/2003 crec, però és molt lenta però semblava doncs que començaven a haver-hi bons índexs i començàvem a tenir molt... bé, el transport públic era de les qüestions preferides de molts ciutadans i especialment de Barcelona. A Barcelona hi ha molta gent que no condueix o va decidir no conduir per utilitzar el transport públic. Llavors hi ha les bicicletes però no tothom pot anar en bicicleta perquè, és clar, els nens no tenen autonomia per anar en bicicleta quan volen si no se'ls acompanya, i les persones grans no poden anar en bicicleta totes perquè també hi ha temes de seguretat. Jo que soc molt partidària de la bicicleta, jo veig... quan era regidora de l'Ajuntament de Girona vaig posar les bicicletes a Girona, vaig muntar el Girocleta, per tant, crec que les bicicletes però no tothom pot ser usuari per diferents raons, de seguretat o d'edat, i de vegades de por perquè tampoc les bicicletes són tant segures, no? Per tant, aquí passa per tenir transports col·lectius que aquests són els més democràtics possible. Bé, aquí amb el tema de la pandèmia doncs és clar, ha foragitat, hem marxat, i ha fet que tothom torni a anar amb el cotxe privat perquè li dona més seguretat. Jo crec que aquí si caldran més estudis seriosos sobre aquest tema, bàsicament perquè perdem molts esquelles, perquè entre que els dels cotxes no venen cotxes, els no sé què... Per tant, hi ha tota una política que va en contra el transport públic perquè hi anat històricament. I segurament doncs potser pot haver-hi més contagis però tampoc no déu ser la zona de més contagi. Per tant, jo crec que s'ha de seguir fent una aposta pel transport públic important i bé, doncs intentar diversificar els usos i sobretot, com et deia, això ha d'anar acompanyada de maneres d'entendre les ciutats. Si cada vegada tenim més coses de proximitat, doncs potser ens hem d'educar en que hi ha coses que les podem fer al barri, que no cal que ens anem i que per tant, el transport públic serveixi pel que ha de servir que és per desplaçar-nos a treballar o desplaçar-nos a mitja distància, però no per anar a fer oci a la quinta punyeta, no? Per tant, segurament, com et deia, s'ha de minimitzar també aquesta qüestió, perquè el més important és que ens puguem moure a peu i que ens puguem moure amb molta comoditat i aquesta és la... Per sort, per la majoria de ciutadans, és la millor opció. Que tampoc som pas tants, jo sempre explico als alumnes que si tu fas, penses la ciutat per una persona amb una certa mobilitat reduïda i una persona gran i després la penses per un nen o una nena, tens el 100% de possibilitats de fer una ciutat normal, perquè acollirà a tothom, perquè la normalitat serà el dia en que tots estiguem acollits a la ciutat. No aquella normalitat que alguns dissenyen, sinó aquella normalitat que farà que un nen pugui travessar bé per un carrer, que pugui tenir mota autonomia, que una persona amb cadira de rodes es mou amb facilitat, que pot accedir a diferents llocs; i accedir no vol dir moure't, accedir vol dir que a vegades també hi ha coses que tu hi accedeixes des dels teus entorns, sigui a través d'internet sigui a través de

tenir-ho a prop de casa teva. Per tant, **l'accessibilitat és apropar les qüestions a tu i no sempre haver-te de desplaçar**. I per tant, aquesta és... el que hem de procurar a les ciutats és com apropem els serveis bàsics o també serveis d'oci, o serveis que ara considerem, com a societat amb certa qualitat de vida, que els considerem bàsics, i per tant, que no ens haguem de desplaçar a buscar-los i que se'ns apropin. I que se'ns apropin per aquestes poblacions, és a dir, les més febles perquè si les més febles les tenen vol dir que les tenim tothom. I només les té les persones amb més facilitats de mobilitat i de poder adquisitiu i no sé què, doncs discrimines a tots els altres. Per tant, la normalitat serà quan hi arribem tots. Per tant, la mobilitat vol dir que... sempre jo penso... sempre jo he estudiat a classe amb els companys i els alumnes, sempre mobilitat i accessibilitat junts. **Primer parlem d'accessibilitat, què és el que hem de fer accessible i després ja explicarem com hi arribem**. Perquè? Doncs perquè possiblement a algun lloc potser hem d'anar-hi en cotxe privat però hem de mirar quines altres mobilitats són més fàcils, per accedir i per tant, com et deia, per apropar allò que ens queda lluny. O allò que considerem bàsics per la població, i llavors voldrà dir que baixarà el nombre de persones que s'hagin de desplaçar per determinades qüestions.

Bé, per tant, aquest és un tema... tenim per exemple, tu dius un altre tema els límits de la ciutat, però això ja ho ha sabem des de la Geografia, l'Oriol Nel·lo ho ha escrit del dret i del revés que Catalunya és Catalunya ciutat, ja ho havia dit en el seu dia en Casassas, i tothom... jo crec que aquí hi ha unanimitat sobre els límits dels municipis. Un altre cosa és el tema administratiu, purament de que cada alcalde i alcaldessa volen administrar els seus espais. Aquest és un tema que no depèn tampoc dels alcaldes i alcaldesses, depèn d'una llei d'administració local que vol dir ens repartim els drets i els beneficis d'una ciutat i, per tant, no cobrem impostos només per nosaltres sinó que som... els impostos es reparteixen d'una manera molt més generalista i, per tant, aprenem a compartir i això no s'acaba aquí, estem parlant de diners al final, tenim diners o no tenim diners. Si tens aquests pobles que tenen diners... jo soc de Girona però mira, els de Salt ja els hi encantaria que s'obris, els de Sant Gregori doncs no perquè tenen una renda per càpita increïble, no tenen ni una persona de raça que no siguin catalans, ni castellans tenen, tots amb unes cases impressionants, amb una renda increïble amb lo qual tenen tots piscina, sala de ball, una altra sala de ball, una sala de festes, un teatre, dos teatres... Tot això passa a Sant Gregori, és un exemple que sempre explico als alumnes, la diferència que és un municipi que està enganxat a Salt, i a Salt tenen tot a la inversa, i per tant... aquest és el gran problema, no? És un problema de com ens entren les rendes en un municipi i l'altre. I això **fins que no arreglem totes les hisendes locals, i això serà molt complicat perquè hi van interessos de partit, i hi van interessos polítics i hi va de poder, estem parlant de poder, doncs això és complex**, no?

EM: Ara s'ha vist que al final estan connectats: hi ha un brot a Salt, físicament Sant Gregori està a la vora i està en risc o et poden confinar. Llavors potser això també ajuda a accelerar, una mica el debat era per aquí.

IS: Això no és ben bé així, no exactament. És a dir, ens poden confinar però podent confinar a Salt abans els confinaran, i als de Sant Gregori els encantaria que els confinessin amb ells sols, a veure si ens entenem, les classes funcionen. I per tant, **confinar per barris pot ser el pitjor que ens pot passar. Perquè? Perquè està creant segregació social** i, per tant, està creant pestes. I per tant, està creant... Home, jo entenc que la gent de Lleida estigui molesta perquè a veure, qui són ara, els empestats? Els empestats no són ells sinó que són aquells pobres que han arribat i que resulta que bé, de què parlem. Hi ha altres mitjans abans d'arribar a confinaments, abans d'arribar a confinant-se i tancar-nos perquè, és clar... Jo crec que aquí hi ha una qüestió, que tu ara pots interpretar com vulguis però quan Pedro Sánchez deia "el virus no entén de fronteres, no entén de fronteres" i per tant, no ho podem fer des d'una frontera, aquí se l'ha interpretat i la literatura diu "doncs mira si entén de fronteres i ara confinem". Però és que no hauria d'entendre de fronteres, jo crec que no ha d'entendre de fronteres. I perquè? Perquè els polítics han de

ser iguals per tothom i, per tant, no podem. I si volem confinar hi hem de fer d'una manera molt més... sabent a qui confinem. Perquè tot el dia investiguem els avis? Els hem empestat als avis en aquesta història. Els nens els vam durar un temps, i ara ha resultat, resulta que no passa res amb els nens, i ara podran anar a l'escola, tornaran 30 nens per aula, de què parlem? Els professors que estan allà fent classe no són població de risc? Els pares i les mares que portaran els nens no són població de risc? Per tant, estem segregant, com et deia, enlloc de fer aquesta lectura mixta, aquesta lectura vinculada, lligada, interrelacionada. És clar, ningú de la zona de Lleida, tothom té clar qui és el grup diana que és qui ha provocat tot això, i resulta que ningú ha comprovat si realment són els portadors reals. És que això no s'ha demostrat. Perquè? Perquè no estem fent la feina que hauríem d'estar fent, que seria estar fent proves a dojo. Per tant, com ho podem saber si tu o jo som portadores si ni tu ni jo ens hem fet proves? Val, per tant, aquí tenim un problema. No és veritat que el virus s'hagi de confinar perquè els virus, efectivament, el primer que surt i es despista ja has d'anar a confinar al veí. Per tant, escolta, això és una cosa mòbil i no podem, diem, aquesta idea de crear fronteres. I sobretot, al contrari, jo crec que **hem d'anar cap a treballar d'una manera molt més mancomunada, molt més compartida**. Que a veure, l'àrea metropolitana de Barcelona fa molts anys... molts perquè el transport públic és metropolità des de fa molts anys. Quin és el problema? El problema és tenir poder, qui té poder. El poder, tu vols decidir sobre els teus llocs i aquest és el gran drama, que comparteixes poc perquè vols tenir poder. Vol tenir poder l'Estat, vol tenir poder la Generalitat, volen tenir poder els ajuntaments i aquí tenim un problema de ser poc solidaris entre els poders, no? Ens sembla que ho farem més bé des de casa nostra. Per tant, jo crec que efectivament aquí cal una mirada... A l'hivern ens va passar una cosa, ens van dir: "que ningú es mogui de casa", molt bé, tots quietets a casa; "que ningú se'n vagi a segones residències", molt bé. Va semblar que donava... va resultar... jo no tinc cap problema, però a un de Barcelona se li ha de dir que no vagi a la segona residència, perquè empestarà a no ser quin poble? És que potser la dispersió de cadascun de nosaltres si després ens estem quietes a les segones residències, potser dona bons resultats i potser fa que, bé... Si resulta que tu te'n vas a Vallfogona, i allà a Vallfogona passa de 400 que deuen ser a 1000, tampoc deu ser un gran problema, i si es mouen els 1000 per allà tampoc deu ser un gran problema. A veure com els fem aquests desplaçaments, com es mou aquesta gent, perquè el problema no deu venir d'aquí. El problema ve de les concentracions, de les manifestacions, de discoteques, de masses... jo crec que els bars són un principal contagi. Bé, vaja, n'estic convençuda que als bars, perquè això de que puguem anar caminant pel carrer amb la mascareta i en el moment que ens assentem, deu, ja ens la podem treure. Doncs no guardem les distàncies entre nosaltres, encara que siguem amics un dia s'afegeix l'amic de l'altre, i l'altre l'amiga de l'altre. Per tant, bé, què passa amb gent de Barcelona? Jo crec que amb el desplaçament en cotxe no deuen pas contaminar, bé, contaminar si però no deuen pas transportar el virus. Jo crec que aquí **si s'analitzés més des d'un punt de vista social segurament seria diferent**, no? I segurament hi guanyaríem tots perquè aquest problema econòmic que tenim fa dies... que seguiríem vivint amb una certa normalitat o com a mínim diríem que el que és l'economia tindria una certa normalitat perquè sinó hi perdem tots. Amb aquestes fronteres jo crec les hem entès malament, això del municipi ho hem entès malament. Vull dir, doncs segurament no ens hem d'anar a Càceres perquè vol dir molts de desplaçaments però moure'ns dintre les nostres regions no hauria de ser un problema, sempre que hi haguessin altres variables que es consideressin. Per tant, jo crec que la regió sanitària... ho vaig trobar fatal, com et deia abans, com jo crec que ho hem gestionat fatal des del punt de vista de complexitat, hem sembla difícil.

Llavors un altre tema que tu deies, el tema del teletreball. Bé, ja hem comprovat que és fer teletreball, ho han bàsicament les dones. Tu no sé si treballes, si estàs casada, si tens fills, si ets mare, si no ets mare... no, perquè segurament ets molt jove, no?

EM: uix, no tant jove, però si, no tinc família. Jo de fet treballo a turisme, o sigui que estem sota zero, hem tornat... bé estem... Amb aquest sentit si que s'ha interromput i jo no puc fer teletreball. Puc intentar penjar un vídeo o promocionar, però no és teletreball.

IS: Estàs a Turisme de Barcelona, tu?

EM: Si.

IS: Però tu vius sola normalment?

EM: Jo si.

IS: I el confinament l'has viscut sola?

EM: No, me'n vaig anar a casa del meu germà, jo em vaig escapar.

IS: A casa del teu germà. I el teu germà està casat o solter?

EM: Bé, vaig anar a casa del meu germà petit, solter, que viu a fora de Barcelona. Llavors ell ja té una casa amb jardí, estàvem al costat d'un bosc i allí tot era més fàcil. Té dos gossos, o sigui que sempre teníem l'excusa per sortir, no? Bé, estàs més aïllat, en el dia a dia es fa més pesat, però precisament amb aquest confinament era molt més agradable, no era tant evident que haves d'estar amb por. Però, bé, si que vaig estar una mica a Barcelona sola i conec gent que han hagut de teletreballar amb nens, una amiga separada i, és clar, era organitzar-te el dia i pam, pam, pam... arribar al vespre encara més cansada que un dia normal. I les que estan en parella tampoc és que hagin millorat molt perquè, és clar, era afegir la feina de professora, entretenir els nanos... és molt jaleo.

IS: Per això t'ho dic. El teletreball s'ha demostrat que no... **per qüestions de gènere és terrible perquè acabes fent les deu feines a la vegada.**

EM: És clar, també aquí perquè els nanos no podien sortir. En aquest sentit...

IS: No, et puc assegurar que el teletreball per les senyores és un engany. Perquè? Perquè, tu ets soltera, vius sola i no passa res, però les que tenen família acaben, quan estan assentades com estic jo ara assentada a la meua taula de casa meua: "ostres, el dinar, ostres la rentadora, ostres anar a comprar". I per tant, t'he preguntat perquè moltes noies de la teua edat es van anar a confinar a casa els pares. I jo vaig fer una enquesta a moltes alumnes i, és clar, la meua mare jo l'ajudava a fer el dinar. No, no, no, aquí passem si ets mare, és un calvari, si acabes... però si ets mare a qualsevol edat, no? Perquè? Perquè acabes assumint moltes més feines i, per tant, al afegir-se el teletreball és un engany. Per tant, **el teletreball és tenir excessiva disponibilitat.** Jo tinc nebodes que fan teletreball en el qual doncs estan disponibles, amb el teletreball, doncs des de les 9h fins a les 9h, de 9h a 9h i per tant són les 24 hores del dia. Per tant, el teletreball i en això s'estan fent ja treballs d'investigació importants en aquest tema, això és la gran, el gran enredo perquè les senyores, les dones el que han decidit és que volien sortir a teletreballar per relacionar-nos, **perquè no es tracta d'estar davant d'una pantalla, es tracta de relacionar-se, de tenir amics, de tenir amigues, de fer vida social.** No és només... és trobar una amiga, és parlar amb la gent, mirar-li a la cara, rebre turistes, o... Per tant, comunicar a través d'una pantalla. Per tant, tot això és un engany, és a dir, **el teletreball és una cosa més que ens ajuda en moments determinats** per fer, perquè ens puguem comunicar com ara ho estem fent tu i jo, no? Per tant, això és fantàstic perquè tindria uns costos, el que et deia abans. Si tu o jo haguéssim tingut de desplaçar-nos, això té un cost econòmic,

social, de temps... Ara que hem fet? Ens hem apropat, ens hem fet accessibles una a l'altre: això és fantàstic. Per tant, hem evitat una mobilitat. I mira, no ens coneixíem però ara ens coneixem, això és apropar-te. Però ara, si tu i jo féssim aquest treball que tu estàs fent, algun dia ens hauríem de veure, perquè? Doncs perquè no és el mateix parlar amb una pantalla que parlar amb els gestos, amb trobar-te, les confidències, tot això és el que enriqueix la vida. I el teletreball això no ho fa, crea allò de bum-bum-bum, anem per feina, no? I amés s'hi afegeixen totes les altres feines. El teletreball està bé, però ja sabíem perquè no és una cosa nova, ja s'havia provat. De fet, teletreball no ho ha tret tot el teletreball. Ja els agradaria als empresaris, a molts que el teletreball triomfés, a molts no a tots perquè és veritat que la resposta de persones amb teletreball és molt divers, però ja els agradaria perquè imagina't, costos de moure's, costos de despatxos, costos de... això baixaria els costos i introduiries aquests costos a casa teva, no? Per tant, hem d'anar molt amb compte. **Teletreball si però com totes les modernitats, totes les noves tecnologies, en el lloc que li toca. No per substituir res**, no crec que tu tinguis ganes de no tornar a la feina, tu déus tenir ganes de tornar a la teva feina.

EM: En el meu cas és que no hi ha opció, és que...

IS: I jo com a professora. Si que es fan classes per internet, si que ha anat bé, però jo no vull veure els meus alumnes a través d'una pantalla, això és molt decebedor, fins i tot per l'estudiant de no poder... Sinó ja fas una altra opció, fas carreres online, que és una altra opció però que ja estan muntades diferent. Però els joves volen anar a la universitat, ells volen tenir contacte, volen veure's, volen parlar, i això és el que volem els professors també. Per tant, jo crec que teletreball hi és, però situat allà on ha de ser. Potser l'hem d'utilitzar més que no l'utilitzàvem, potser hem d'evitar allò que dèiem de fer desplaçaments? Potser doncs això ha de servir perquè jo no vagi a tantes reunions a Barcelona i ens trobem més per internet? Bé, però no vol dir que no hagi de baixar mai més a Barcelona. Vull dir que les coses han de ser-hi en la seva mida i els teletreballs, doncs, faciliten coses però també, en el cas de gènere és desastrós, és desastrós el teletreball i les joves que ho han pogut experimentar, jo totes les noies que els hi vaig fer l'enquesta que les tenia en un màster de gènere justament, que eren 40. D'aquestes 35 que eren casades i amb fills, totes era terrible, perquè? Doncs perquè ni les cases tenen l'espai, ni... algunes s'havien d'aixecar a les 5h de matí per poder teletreballar perquè després tenien els fills, però després havien de fer el dinar i tota una sèrie de coses amb les criatures, etc. I si no estem confinats igual, perquè vol dir que els has d'anar a buscar, els has de passejar, etc. Per tant, alerta amb el teletreball perquè no és la panacea, més aviat no ho és, és una eina més.

EM: Exacte, com a eina ara, sembla que havia repuntat i una mica el debat que jo volia proposar era això, no? Això tirarà endavant, no, ens pot anar bé... Si ja s'havia plantejat i ara s'accelera, què és el que està funcionant i què és el que no. Que ja està bé, molt bé, la teva resposta. Que si, són eines però que no pots substituir totes les feines i en tot cas s'ha de revisar perquè evidentment...

IS: **El teletreball funciona o pot funcionar, com dius, en llocs allunyats**. Per tant, això ens podria servir, una part, si realment això que tu també han enfocat aquí: la gent anirà a viure fora? Marxarà de Barcelona? **Ja hi ha treballs que estan demostrant que no marxaran de Barcelona**. Una cosa que tu el cap de setmana te'n vagis, però que la gent marxarà de Barcelona. Potser aniran a àmbits... això ho han estudiat alguns professors de l'Autònoma, ho estan estudiant en aquest moment, de que potser agafarà un radi una mica més gros, buscant una mica més de qualitat de vida entre cometes. Però com l'accés a l'habitatge és tant car tampoc hi haurà grans moviments, perquè aquest és el tema, com accedim a l'habitatge. Perquè? Perquè, això que deies, tu pots teletreballar i de manera momentània, pots dir fer meitat i meitat de la setmana, vale. I l'altre meitat de la setmana me'n vaig a viure a Fulcarà, però tinc en

allà he de tenir, allà tindrà realment la banda ampla? allà podrà accedir-hi? Perquè aquesta és la qüestió, **el món rural ha de tenir unes bones xarxes, ha de tenir una bona xarxa de comunicació, ha de tenir unes bones TIC's**. Si tu, anar a treballar, doncs perquè te'n vas de vacances i fas, compagines amb el teletreball, o fas la meitat de la setmana, o un parell de dies de la setmana, fantàstic. Però, per anar a fer un parell de dies a la setmana i fer uns dies actiu en el lloc de treball i els altres dies teletreball això seria lo ideal. Això vol dir que has de tenir bones connexions, però no per viure a Barcelona perquè què hi guanyes vivint a Barcelona i fent teletreball. Per tant, això pot beneficiar si vius fora però això vol dir que els has de connectar bé en aquests pobles. Per tant, diem que **la ciutat xarxa ha de ser una xarxa a nivell català sinó no es possible**.

EM: Si, exacte. També, per exemple, es parlava d'aquesta ciutat difosa, de que hi ha barriades que s'han construït als anys 90' o així, una mica com ciutat dormitori o espais una mica desangelats, perquè la gent resideix però no hi fa vida, potser si que l'extensió d'aquest teletreball, encara que només sigui alguns dies de la setmana, fa que allò sigui més habitable, que hi hagi més comerços, que la gent faci més vida allí.

IS: Vols dir, només serà més habitable si hi ha més comerços? Si hi ha més vida econòmica i social, és a dir, la ciutat difosa, el gran problema de la ciutat difosa és que són cases amb poca activitat econòmica i, per tant...

EM: No tens espais públics en aquest llocs, no hi ha parcs o àrees de socialització.

IS: El problema és com els hi fem ara, com ho reconverteixes. L'Oriol ho va treballar moltíssim. Per tant, ja se sap que a partir d'una edat, totes aquelles persones que es van comprar, sobretot si es van casar i van tenir fills, han vist el gran error que ha sigut anar a viure allà perquè els desplaçaments i els costos de desplaçament i de portar els nens amunt i avall són altíssims, i que l'avorriment dels seus fills vivint allà és increïble, no? Però bé, aquests ja ho sabem. Però el teletreball no és una solució perquè el teletreball no pot substituir mai les relacions socials, per tant podria ser una ajuda més, com un tema més. Pensar que el teletreball transformarà els llocs? Pot transformar-te un poble, podria ajudar a un poblet petit, sempre que tingués bones xarxes, però és que si no tenen bones xarxes això és impossible. És clar, a la ciutat de la distància curta justament està formada d'això que diem la ciutat dels 15 minuts, la ciutat dels barris, que té eixit, té diversitat. Hi ha un llibre molt interessant, que no sé si l'has llegit que és de la **Jane Jacobs**. És una periodista dels anys 60-70, dels anys 60, que està traduït a l'espanyol, que és **Muerte y Vida de las grandes ciudades**, que ja planteja al moment, ella va ser anticuat de... en el moment que s'estava reconvertint tota la ciutat de Nova York amb aquest grans blocs, doncs ella va ser una de les grans contràries de la residencialització, de la pèrdua de teixit econòmic, social, etc. i és un llibre doncs que està molt bé i que ara recuperem tots. No sé si tu has tingut a la Carme Miralles, doncs ara la Carme parla de la ciutat de la Jane Jacobs però en parla l'Oriol Nel·lo i segur que en parla en Muñoz. I com et deia és un llibre que es va començar a traduir ja fa bastants anys, que és sobre això, la ciutat de proximitat, no? Perquè? Perquè **la ciutat la formen unes relacions humanes però amb la seva complexitat, si no hi ha relacions complexes, si no hi ha bidireccionals, no té cap sentit**. És a dir, tu pots anar a fer teletreball a la muntanya, però si tu no només vols la qualitat de vida a l'aire, sinó la qualitat de vida a les relacions humanes. Això és el que valorem per sobre de tot, i per tant, el teletreball això no t'ho permet. Permet que tu i jo ara parlem però això és una cosa efímera, per tant, les relacions és algo més i com que tu treballes saps perfectament que et pots barallar, no barallar, amigues que t'agraden més, amigues que t'agraden menys, però vas a fer una cafè i això és el que t'enriqueix com a persona i, per tant, això és el que no ho substitueix cap tecnologia, al contrari les tecnologies estan minant aquesta possibilitat de

relació. En principi ens relacionem més però després ens passem el dia al telèfon, per tant, acabem sent, estant assentades tu i jo en un bar però acabant parlant amb un tercer. Per tant, això, no... és molt més complex, és molt més complicat. Per tant, teletreball si, però com una ajuda, com una cosa que ens facilita, però que no ha de ser el centre. Vist des del món del gènere això és terrible i a part de que no tothom pot accedir-hi, per tant, és discriminatori. Perquè què ha passat amb la pandèmia? Qui ha sigut qui més s'ha traslladat a treballar? Les classes baixes i un plegat d'infermeres, de sanitàries, de botigueres, de noies que treballen a les botigues... És a dir, qui més risc ha patit en aquests desplaçaments han sigut les classes socials, els mestres perquè s'han quedat a casa, però tots putejats a casa seva fent classes, o teòricament, diguem que més criticats no han pogut ser perquè pobres mestres ningú els ha fet bé, si feien classe perquè en feien, si no en feien perquè no en feien, no? Però l'exèrcit que realment s'ha mogut, a part de les persones de logística que aquests si que són més masculins, aquests que porten camions, tot lo altre majoritàriament han estat dones que s'han posat en risc, perquè les infermeres totes eren visibles, les psicòlogues totes eren dones, als supermercats venen, despatxant tot eren dones, ara això si totes mileuristes, les que anaven a netejar, bé, aquestes moltes no han pogut anar a netejar perquè a les cases no els han volgut però que han deixat de guanyar diners són dones. Vull dir que, per tant, aquestes persones no totes tenen accés o podran tenir accés al teletreball. La botiguera no té dret, no podrà anar bé...

EM: Bé, és incompatible, per definició xoca, com la que va a fer feines, com vols teletreballar i netejar, és incompatible, si.

IS: per això et dic, això és discriminatori, discrimines. L'hem de situar com una eina més. Vull dir que no ha de ser el centre. Bé, aquesta és la meva opinió. No sé què més m'havies preguntat ja, perquè jo ja...

EM: Bé, em sembla que ja hem tocat els temes principals, Hi havia també lo de si a nivell d'urbanisme poden haver unes feines que desenvolupem ara o que recuperem ara que ens ajudin una mica a trobar, amb l'excusa de la pandèmia, a trobar aquesta ciutat que sigui més sostenible i que s'adapti millor a aquesta nova normalitat que hauríem d'intentar aconseguir.

IS: Jo crec que les eines hi són, les eines ja estan al carrer. La qüestió és que els poders econòmics hi creguin. Perquè, escolta, ja tenim eines per tot el tema del canvi climàtic, ja tenim que en són favorables a una nova normalitat entre cometes, la paraula no m'agrada gaire, però una nova forma de viure. És a dir, ja fa temps que n'hi ha molts que demanen que expulsem els cotxes de la ciutat per qüestions sanitàries, per qüestions de salut, per qüestions de viure millor, de qualitat de vida. Perquè no els hem expulsat? Perquè no els expulsarem ara tampoc, perquè? Perquè hi ha masses interessos econòmics, però els instruments ja els tenim. O sigui, no és que no hi siguin, no ens falta res, instruments sobre com dissenyar espais públics els tenim i els sabem molt, i hem treballat molta gent, l'Ítziar González... però ja et dic, gent de l'equip que està en aquests moments a l'equip de Barcelona, però ja abans d'ells, recuperem temes, Barcelona va ser pionera per exemple, en tot el tema de voreres. És de les ciutats que té més adaptació. Tu vas a París i està molt menys adaptada que la ciutat de Barcelona, a la ciutat de Barcelona una persona amb mobilitat reduïda, persones amb visibilitat reduïda s'hi poden moure amb molta tranquil·litat, però el que passa és que com ja ens hi hem acostumat no ho posem en valor, no? I per tant, llavors, tu vas a Olot i no està res adaptat i dius: "escolta, i aquesta ciutat què, les persones", però ningú hi ha pensat. Barcelona fa molt anys que hi ha pensat. I tu et traslades a Nova York i no té res a veure l'espai públic de Nova York és infinitament pitjor que el de Barcelona, per descomptat, brut, deixat i no tenen cap vorera arreglada. Nova York com és un lloc on hi anem de vacances i ens al·lucinen aquelles cases, però quan vas al Central Park i mira, què vols que et digui, a Barcelona tenim 50 parcs també igual, o més macos perquè al Central Park al final has d'agafar la bicicleta i bé, i què, no s'hi fa res

important, no és una gran parc, no, és que la gent tendeix a exagerar. Val, molt bé, aquells edificis monumentals que arriben, van arribar en el seu moment amb molta crítica. Les gran avingudes estan plenes de cotxes, és que no sé de què parlem, la Quinta avinguda, la Cinquena, la Novena. És molt més amable la ciutat de Barcelona i això a nivell internacional està reconegut, i no d'ara perquè el model que es va dissenyar, de petits parcs, de petites places ha estat súper copiat, per tant, de saber-ne en sabem. Què passa? És que hi ha unes forces... Hi ha treballat aquí l'Oriol Nel·lo, hi ha treballat en Muñoz, hi hem treballat molta gent. És a dir, en Muñoz cada any ha fet grans debats sobre tot el tema de l'espai públic, sobre la ciutat difusa... jo he participat amb ell a xerrades que ha fet en el CCCB. Per tant, discurs i coneixement i eines les tenim, ara hi ha poders que ho impedeixen, hi ha poders fàctics que ho impedeixen. Hi ha tota una sèrie de conservacionistes, no de conservadors sinó amb el sentit de mentalitats conductivistes, que no ho permeten. Per tant, les eines hi són. El planejament t'ho permet perquè al final el planejament el fa el municipi. Tenim plans territorials, tenim plans directors, si les eines les tenim, tenim plans de Barri, tot això ens ho sabem, si tota la teoria hi és, el que passa és que algú està interessat en no escoltar a les persones, és que és així.

EM: I ara la pandèmia no ha evidenciat encara més aquests obstacles o aquestes limitacions que no deixaven progressar aquesta visió?

IS: Si, si. **La pandèmia ha demostrat que hem fet unes cases que no tocaven**, que hem fet unes cases que són esquifides, que és un prototip que no funciona...

EM: i que s'han prioritzat uns aspectes que no, que a la llarga no...

IS: Que hem fet el més econòmic, hem fet unes casa amb un passadís, tres habitacions, un menjador, un quarto de bany i una cuina. Han segregat espais i ha resultat que ara aquests espais els necessitàvem multifuncionals perquè havíem de treballar, havíem de fer gimnàsia, havíem de fer oci, havíem de fer classe, havíem de teletreballar i ha resultat que tot això és una capsula poc flexible. I ara els arquitectes diuen si, hem d'adaptar-les. Ara ens hem adonat que hi havia d'haver balcons però, escolta, el Cerdà ja ho havia dit i va fer balcons per alguna cosa. **Ara ens hem adonat que el balcó té una gran funció social**, bé escolta, ja ho havien dit al segle XIX per això ho van fer, la ciutat higienista. Perquè no estan fent balcons? Perquè és més barato, no? Perquè no obres balcons, perquè no s'han fet balcons. Doncs perquè, bé, és una construcció més barata. Perquè, s'estalvien finestres? Perquè són construccions més barates. Perquè no fan pisos com havia dit en Cerdà, que siguin passant de davant a darrera perquè tingui el sol de dia, del matí a la tarda i ara no? Bé, doncs perquè són més baratos. Per tant, és a dir, perquè hem fet aquesta aposta tant bèstia sobre el turisme i que tothom quan s'ha contemplat el tema del Airbnb, tot el tema dels pisos turístics tothom es posava les mans al cap? Ara resulta que si, que ara hem vist que ostres, que no podíem viure només del turisme. Bé, ara ho veiem. Hauríem d'haver sigut més flexibles, amb una economia més flexible. Perquè que ha passat amb els habitatges que s'estan dividint, que són de 40 m²-45 m² per dedicar-los al turisme. Si tu estàs al sector del turisme ho saps perfectament. Què ha passat? Doncs que vinguin, que vinguin i que vinguin, ofertes i ofertes, però no els hem gestionat. És clar, aquesta oferta no l'hem gestionat. Aquesta oferta no l'hem gestionat i això ha fet pujar els preus dels habitatges...

EM: Totalment. Jo allí trobo que, des de dintre, que realment no s'ha gestionat a nivell públic. Hi hagut promoció i promoció però gestió no n'hi hagut. I que la culpa no només és de les empreses i el sector econòmic, sinó que, penso, l'administració també ha de posar ull igual que amb els altres sectors.

IS: Mentre l'economia funciona és el deixar fer, no? És el sistema lliberal, ja és el tema. **Hem de canviar de model, però hem de canviar de model de gestió, de model lliberal...**

EM: Si, si. Vull dir, que ara també que parlaves dels mitjans de comunicació, també s'ha anat molt en contra del turisme quan és un sector econòmic. Dintre d'un percentatge, pot estar bé, i totes les ciutats modernes i les societats modernes ho desenvolupen. Ara, evidentment, quan ho deixes fer i tothom que vulgui... ara tinc aquí habitacions que lloga, apartaments que lloga, i agafen empreses estrangeres i s'hi fiquen... és clar, això ja no és deixar fer, això és vendre't

IS: Això és fatal, és xauxa, ha arribat el moment de la xauxa.

EM: És deixar que els altres dirigeixin quan és l'administració qui hauria de, potser no dirigir, però sí que marcar unes pautes i uns límits.

IS: Mira, nosaltres estem vivint a una ciutat lliberal amb una societat que ja no depèn de nosaltres, perquè és clar, quan saltem a la globalització ens vam creure que havia de funcionar i llavors hem vist que amb la globalització lo local s'ha fos. Llavors resulta que nosaltres vivim en un lloc, i això és el que estudiem en geografia, no? Per tant, què passa? Per exemple, avui, perquè no, ni la Colau, ni a Paris, poden... ara Amsterdam sembla que s'ha decidit a gestionar aquest tema? Perquè és global i perquè no tenen el suport ni de l'Estat ni de la CEE. Perquè? Doncs perquè **la UE ha promogut una ciutat lliberal, una ciutat de camp i corri qui pugui, perquè ha donat poder en els capitals i, per tant, qualsevol cosa resulta que està a la lliure competència. Llavors, aquest és el gran lio. Això ens ha servit per perdre poders locals, per perdre gestió local**, com tu estaves dient. I si aquí afegeixes gent que va contracorrent, que diu, "bé, això no pot ser", com està passant a Paris amb l'alcalde, o a Barcelona amb la alcaldessa Colau que diu "això no pot ser", tot són traves perquè a la que et despistes ja estàs als tribunals i els tribunals te'ls acaben guanyant. Això no pot ser, ens hem vengut el capital d'una manera molt bèstia. Per tant, els instruments els tenim però és el que tu deies, hi ha d'haver-hi gestió, s'ha de poder gestionar i dir fins aquí arribem i fins aquí no ha de ser possible. I aquest és el gran problema. Instruments els tenim tots: plans territorials, plans directors, plans urbanístics, ho tenim tot, eines les tenim totes. Què tenim? Un poder econòmic que ens ho fa complexa, ens ho fa difícil. I no només a nivell local sinó a nivell global, és el que t'ho fa... i després tot això ens arriba a cadascun de nosaltres aquests inputs, ens arriben a cadascun. Jo ja puc anar dient no compreu a Amazon, compreu al veí del costat, però és clar, a la que t'has despistat tothom ja està a Amazon. Bé, doncs al final què passa? Les botigues mateixes acaben comprant a Amazon. Doncs això què està minant? Doncs està minant les relacions socials, amb les botigues, que tens botigues que diuen: "escolti, aquí venen, s'emproven la roba i la compren a Amazon". Doncs això no és possible.

EM: De fet, és com el problema dels manters. Al final, estàs trencant un teixit comercial per lliberalisme que a sobre és il·legal, ja no és alegal és il·legal...

IS: No, no té res a veure Amazon amb els manters. És més gàngster Amazon que els manters. Els manters al final és una xarxa de gent que algú s'en aprofita

EM: I Amazon també, Amazon és només l'estructura de vendes ...

IS: Amazon té poder, els manters no en tenen.

EM: No, però el que està darrera dels manters, que fa les importacions...

IS: És un mafiós, és un mafiós...

EM: Els que venen a Amazon son industrials de la Xina que utilitzen aquesta plataforma, Amazon no és propietària de les fàbriques que produeixen aquells productes. Amazon només és la plataforma d'internet.

IS: ja, ja, però és el que té poder.

EM: Si, és el que et dic, és com el que està darrera dels manters

IS: però el problema no són els manters, són els mafiosos que té al darrera, que això és una altra cosa.

EM: Correcte

IS: Sempre és el que té el poder, nosaltres no podem posar l'èmfasi en els manters, no, el problema el té el mafiós que tens al darrera, per tant, ataca al de darrera, no al manter. Perquè al final, el manter, el que acaba venen, quatre foulards i no sé què, si malviu.

EM: Si, si, ho dic pel neoliberalisme. La ciutat neoliberal, de veritat és això?

IS: No cal que ofenguis els manters... no hi ha ningú que et criticarà Amazon i tothom critica els manters. Aquest és el gran problema, el feble el podem criticar. El poder no el critiquem.

(.../...)

IS: En tot cas són casos diferents. El que vull dir és que de tenir eines, perquè tu em preguntaves, les tenim totes i les coneixen els teus professors, i hi ha treballat tots. L'Oriol Nel·lo que va estar com a director i secretari general va ser una persona que va promoure molts dels instruments que tenim en aquests moments de planejament de Catalunya, per tant, hem sigut dels països més avançats en temes de planejament i de gestió, però tenim un problema que és que no ens deixen gestionar. Perquè tot el que es va dissenyar en un moment determinat no es pot gestionar, simplement això, perquè és una qüestió de poders. I no és el poder que puguin tenir els poders locals sinó els poders fàctics que ens sobrepassen a tu i a mi. Llavors, vull dir que la reflexió ha de ser molt més àmplia. No pot ser una reflexió de dir "escolti"... Ara amb la pandèmia una cosa si que ha estat possible, que ja t'he dit abans, és que de cop totes les voreres s'ampliessin a la carretera. Bé, molt bé, això és fantàstic. Ara veurem què passa en el futur. Això és per que s'ho quedin els bars? Bé, que ens ho diguin. O és per que hi passem tu i jo o els nens que hi vagin en patinets? Perquè els nens que passegen en patinets ens fan nosa, però les taules de bar no. Criminalitzem el nen que juga a pilota, els nens els criminalitzem per tot, no poden jugar, no poden anar en patinet perquè ens atropellaran. Ara quan nosaltres anem saltant obstacles amb terrasses i ningú diu res. I això és una privatització i un nen que juga amb pilota et molesta. Doncs miri, doncs no serà això ben bé. Per tant, és també un tema de prioritats. De què volem en la ciutat. Jo no crec que estiguem... una cosa és el covid i com es gestioni, per tant, ja t'he dit abans aquí falta una visió més àmplia, una cogestió, una forma d'entendre... Aquí hi hauria d'haver des de demògrafs planificant, des de sanitaris, des d'urbanistes, des de geògrafs, des de sociòlegs, des de psicòlegs, hi hauria d'haver una taula interdisciplinària. Perquè només així es poden gestionar les coses, des d'unes visions diferents, des d'uns punts de vista diferents. Si només ho enfoquem des del punt de vista sanitari, doncs ja sabem... Escolta, en geografia s'ha treballat tot el tema de sanitat, hi ha tota una branca de geògrafs des del segle XVIII-XIX que han treballat amb tot de temes de sanitat i en temes de potabilització d'aigua, de barris, etc. Per tant, també tenim coses a dir-hi, com tenen altres des d'altres disciplines, no? Però si ho enfoques només des de la sanitat això és un problema, es tracta de veure com ens ho gestionem col·lectivament i individualment per les especificitats que tenim cadascun de nosaltres.

Aquesta nova normalitat jo crec que és una cosa que ens van vendre els mitjans i una vegada has sigut al carrer això no passa. Això no passa, perquè no és així, tothom ha volgut anar a la normalitat. I llavors, doncs bé, si no haguéssim volgut anar a la normalitat potser no estaríem on estem ara, no? Llavors, que això ens ha de fer reflexionar? Si. Que això vol dir que hem vist que els habitatges no funcionen? Si. Que hem vist que hi ha tot un problema d'estructures d'habitatges que ens ha complicat la vida sobretot a les famílies monoparentals? Segur. I que per tant, tota aquesta història que ens ha fet posar en valor moltes coses també. Que es viu bé a la ciutat? I tant, els barcelonins han descobert aquests dies la ciutat d'una manera increïble, estaven tots contents de poder, que se'ls obrissin els parcs, de poder anar a veure coses que normalment pagues, no? I per tant, hi ha molta gent de Barcelona que està encantada de poder anar a la Sagrada Família perquè no hi anaven mai. Gent que ha anat al Park Güell perquè feia 50 anys que no hi anava, els hi ha permès redescobrir la seva pròpia ciutat. Bé, potser s'acaba aprofitant tot aquest teixit que viu la seva pròpia ciutat d'una manera més intensa. Enlloc de gestionar turisme xinès, potser fer turisme de barri, tot un altre model.

EM: Si, i un turisme que ajudi a crear teixit enlloc de només obrir-se a els altres, estrangers.

IS: Jo entenc que a tots ens agrada anar a la Xina, i ens agrada anar als EUA, i ens agrada viatjar però potser també n'hem abusat d'aquesta situació. Ja ho sabíem tots que el low-cost ens estava perjudicant i no ajudant, això sabíem tots. Que estava creant una economia artificial, això ho sabíem. Sabíem que de seguir aquest ritme, del que portava el low-cost, no una pandèmia però una crisi ens la podia portar en qualsevol moment perquè a la que Ryanair o una d'aquestes deixi de venir, qualsevol d'aquests operadors deixen de venir ja desmonten mig món

(.../...)

MD: (...) En cuanto a la sostenibilidad social, que es lo que por mi parte compete, la ciudad para mí no es tanto lo físico sino sobre todo personas que viven en un entorno físico. Contando con eso, a mí lo que me interesa es como vive la gente en las ciudades. Entonces, lo primero que nos llama la atención es como hay **una desigualdad evidente, desigualdad social, que se ha visto amplificada por esta crisis del coronavirus**. Entonces, y cómo esto va a seguir siendo una tónica general, o sea como, ahora se llama coronavirus, pero mañana será otro virus, o será otra pandemia o será otra catástrofe en general o climática, medioambiental o de cualquier tipo, o sea, que lo que tenemos que seguir viendo es como las cosas son cada vez más globales y esto ha sido una evidencia de ello, y como nos afectan. Y ya no te puedes ir y dices "me voy a las Bahamas y allí me olvido del mundo", o sea, estamos conectados todos, para bien y para mal. Entonces, una de las cosas más evidentes es la desigualdad en las ciudades, y cómo eso afecta también al espacio público. Y va ligado también al tema de la vivienda, como la gente vive en viviendas muy desiguales. Entonces, lo que hemos visto son viviendas muy pequeñas, muy inadecuadas, sin espacio exterior, sin luz, con humedades... muy desiguales y, sin embargo, gente que vivía en entornos muy agradables, que además era lo que los medios de comunicación promovían "aíslese en su casa". Hay gente que no se puede aislar en su casa, viven a lo mejor 6 personas o 7 personas en muy pocos metros y es imposible. Por lo cual han sido también los más afectados por el coronavirus también por esas condiciones residenciales. Entonces, uno de los temas más importantes en cuanto a la ciudad sería el tema de la vivienda, **una vivienda digna para todos, una vivienda no desigual, no segregada**; también como tenemos unas ciudades segregadas, entonces como, al final, tú te relacionas con los del entorno porque lo que nos han hecho es pararnos, entonces te relacionas con los del entorno. Entonces, el entorno que tenemos es unos barrios que gravitan sobre el centro, que dependen del centro, y que hay barrios más equipados que otros y entonces hay barrios que no tienen zonas verdes, que no tienen espacio público, las aceras son pequeñas y están llenas de coches porque la gente, pues va y dónde deja el coche. Pues dependen tanto del centro y de la movilidad intrarregional que el coche ocupa gran parte del espacio público, entonces, espacios que no son habitables, no son vivibles, no son amables. Y entonces cómo eso se replantea para **una ciudad que necesita tener unos espacios públicos más adecuados, más repartidos; una ciudad de varios centros**, o sea, no solamente de un centro sino donde haya distintos centros y la gente tenga independencia. Y eso va ligado a **una política de empleo** también. O sea, porque el empleo, o sea, estamos viviendo las consecuencias de Le Corbusier y de ese planteamiento funcionalista de hace años que fragmenta la ciudad en espacios. Entonces, al final requiere una movilidad impresionante. Entonces, como la ciudad basada en esos parámetros no es sostenible, hemos asistido a una crítica de todo lo que puede ser ese paradigma de la ciudad.

Entonces, en cuanto a la movilidad también, no puede ser unas ciudades que tengan la invasión del coche, además. Y que los años anteriores, ante la crisis medioambiental lo que se proponía era el coche eléctrico, que era como la panacea, la *smart city* y el coche eléctrico. No, o sea, no es tener más coches, aunque sean eléctricos, que también son insostenibles, o sea, que también la energía que utilizan es insostenible. Entonces, la mejor movilidad es la que no es necesaria, que no nos tengamos que mover, que tengamos en **la ciudad de 15 minutos**, que es lo que se está propugnando. Y París, por ejemplo, pues está en una tendencia así y muchas otras ciudades. Copenhague también con una política de apuesta por la bicicleta, todavía más fuerte de la que ya tenía. Entonces, cómo hay ciudades que si están abordando medias para que sea esto más

sostenible. Pero aquí en Madrid, por ejemplo, pues es... primero lo que se planteó fue el Madrid Central, que ... y es lo único que teníamos un poco decente y encima para atrás, porque ha tenido que volver otra vez porque es que ya ... es una inercia que es insostenible, o sea, que es necesario, que no pueden hacer otra cosa. Igual que ahora, hoy leía por ejemplo, una normativa del Ayuntamiento que sale sobre accesibilidad y aceras, pues, por ejemplo, en Madrid había una calle que está aquí detrás de mi casa, la calle Galileo, que había sido muy polémica durante 4 años porque el Ayuntamiento de Carmona la había hecho un espacio con bancos, o sea, una calle la había reducido, le había quitado el tráfico, la primera intención era hacer una plaza donde no había una plaza, en una calle. Entonces, lo que se está planteando, y Barcelona con las supermanzanas... o sea, espacios que estaban dados al coche, poder **hacer calles reversibles, calles sustituibles, calles peatonalizables** y en cualquier sitio. Y ya te digo, ahora esa calle Galileo vuelve el Ayuntamiento del PP a decir que ahora la va a hacer otra vez peatonal de otra forma, me imagino, porque será para terrazas y todo lo privado. Pero después de que han estado protestando 4 años que si era insostenible, que no era para los vecinos, ahora lo hacen ellos. Dices, mira es que es vergonzoso. Como una ciudad necesitaría pues esos espacios públicos que son los parques y que debería haber en todos los barrios pero que no los hay y es muy difícil pero **una planificación urbana que permita que se vayan construyendo más parques**, pero no parques enormes de esos a los que nadie va, o que ahora si con esto de las extensiones, pero son más difíciles en una ciudad. O sea, de fondo está la tensión entre la ciudad compacta y la ciudad en *sprawl*, entonces pues, lo que hablabas, de coger las periferias y incluirlas en la programación, en la planificación, sí. Pero tampoco extendernos como ha sido este planteamiento de estos años anteriores, estas décadas del *sprawl*, porque es una ciudad insostenible. Entonces, ahora mismo el debate está entre la ciudad sostenible, o sea la compacta, la ciudad compacta que tiene muchas más ventajas, también más sostenible para la energía, la movilidad, el no derroche del espacio... Y sin embargo, el *sprawl*, con casas, que necesitan coche porque no pueden llegar al transporte público, que necesitan un mantenimiento de calefacción, etc. que es un derroche, que plantean dos o tres coches por vivienda, que derrochan el espacio e incrementan la movilidad... entonces, **un modelo que sea compacto pero dentro de unos límites más amplios a lo mejor**, entonces que sea el esponjamiento que hablabas en tu trabajo, y que sea un **esponjamiento de los espacios públicos**. Vale, lo de los 2 metros ahora son 2 metros, pero ayer estaban diciendo que ni 2 metros, a lo mejor es más lo necesario. Entonces, ¿dónde ponemos el límite? ¿Qué hace falta? Yo creo que es que son muchas medidas y entonces el diseño del espacio para una ciudad que necesita que sea amable y habitable, y al mismo tiempo sostenible y saludable, pues es un gran reto que yo creo que se nos aparece ahora mismo, como decías, que no es sólo lo higiénico, lo saludable, sino que son retos sociales, arquitectónicos, de organización también porque, por ejemplo, con la parte de empleo a lo mejor requiere una reorganización del tiempo, de los tiempos de empleo, de que la gente no tenga que ir a las horas punta y llenar el metro que parece insostenible, entonces que se pueda **profundizar en el teletrabajo**, que haya días que vayan unos y otros día que vayan otros. Entonces, como todo eso requiere una sistematicidad y una organización que los gobiernos deben abordar pero que no sé si todos están dispuestos a abordar **enfoques sistémicos**, porque eso **requiere plantear el modelo sistémico que es el del capitalismo**. Entonces, yo creo que lo que aquí está todo el mundo es haciendo pequeños parches para decir "pues el coche, el smart coche, no? un poquito de la calle vamos a arreglarlo y le damos un poquito más de espacio" pero son parches, no son reenfoques de un planteamiento sistemático, que al final a lo que va es a plantear el modelo de consumo que es insostenible y que nos lleva a cargarnos el medioambiente y la biodiversidad que ha sido el origen de todo lo que estamos ahora viviendo con la pandemia. Es una protesta de la Tierra y del medioambiente, o sea, la Tierra ruge, que son las películas éstas de Narnia tan bonitas. La Tierra protesta y se vuelve en contra porque la hemos maltratado. Entonces es un

planteamiento de yo puedo con todo, yo manejo todo, yo controlo todo, ¿no? Que era el patriarcado que manejaba y controlaba todos estos sistemas medioambientales, de la Tierra, etc. Y lo que se está viendo es que no, que tenemos que convivir con un medioambiente que hay que respetar, que hay que sostener, con el que tenemos que convivir y entonces no... No sé si te he contestado todo a la vez, en un maremágnum...

EM: Si, un poco, claro. Pero, claro, también lo que hablábamos, yo igual lo planteo desde la Geografía y tú lo respondes desde otro campo. Por eso me gustaría también, tal vez, entrar también, por ejemplo, en el tema del teletrabajo, que se ha visto que se ha acelerado, que seguramente habrá una parte que se ha visto será reversible, porque además muchos trabajos son insostenibles con la distancia. Pero también se ha visto que parece que no, pero se lleva bastante mal con llevar la familia. ¿Cómo avanzaremos en la igualdad, en el feminismo, con esta visión del teletrabajo que ha ido bastante en contra? También dime que con las escuelas así, es difícil compaginarlo, se puede plantear, ya por ahí como planteamos el sistema educativo, porque también está todo revuelto y parece que va a segregar de nuevo aún más, cuando la escuela en principio planteaba una convivencia y unos contactos que ayudaban a esa sostenibilidad social.

MD: Lo educativo, lo social... El tema de lo laboral y educativo requiere también planteamientos sistémicos. Entonces, el tema del teletrabajo que me apuntabas. Pues el teletrabajo está bien, por un lado, pero no como panacea y solución única, o sea, no que todo el mundo vuelva a su casa a trabajar porque también entonces empezamos a perder todo lo que es el ámbito laboral como ámbito de socialización, de contacto, de reivindicación laboral, o sea, de nuevo las condiciones del neoliberalismo que lo que hace es estrujar al máximo al individuo. Entonces si compartimento cada uno en su casa, los manejo mucho mejor. Entonces, se pierden las relaciones laborales, los sindicatos, el ámbito laboral como ámbito que ha sido de lucha durante tantas décadas. Entonces, eso también cuidado. Pero, por otro lado, también está muy bien porque permite reorganizar la ciudad para tener una compatibilidad, un acercamiento, y también requiere pues, que alguien esté en su casa pero que esté, como hemos visto durante el confinamiento, gente haciendo entrevistas y gente haciendo reuniones con el niño colgando como los de Maitena, como el niño colgando en el brazo, el niño diciendo "mamá, dame de desayunar o papa dame de desayunar". Pues eso es difícil. Por otro lado también, los colegios y las universidades no pueden plantearse como ámbitos de instrucción, o sea, solamente dar conocimientos. Porque la universidad, por ejemplo, yo lo que conozco, es mucho más que eso, o sea, es mucho más que un ámbito de instrucción, es de educación, es de experiencia vital, de contacto con la diferencia, de asambleas, de actividades extraescolares como llamaríamos todo lo cultural, todo lo de movilización, todo lo de la mezcla de... Por ejemplo, la pública es mucho más abierta que la privada, donde son todos segregados y son todos iguales, y donde van todos a obtener un empleo, entonces, la universidad no es para obtener un empleo, no puedes ser eso un estrecho mirar de intereses para hacerlo. Y tiene que ser mucho más. Por eso digo no valen las reformas pequeñas, no vale todo eso, yo creo que esto pasa por **un replanteamiento sistemático** que yo dudo que se esté haciendo, que se hace desde algunos ámbitos pero que se queda en el ámbito fuera de lo político. Porque al final lo político lo que va es a gobernar para mucha gente muy distinta, y en esa gente muy distinta hay muchos que están a favor de todo este sistema loco, que no se cuestionan y seguimos para adelante, y es el ámbito donde lo que importa es el tener más para ser más, dices "qué triste es el capitalismo". Como en eso hay mucha maquinaria y es la inercia de esa maquinaria, hay mucha gente pues, eso, funciona con eso, la televisión evasiva, de descerebrados que tenemos, para no pensar, para no cuestionarte nada. Luego, el educar a la gente en que no se cuestione nada, o sea en educar en las ciencias, en educar en lo sistemático, en educar en lo que no se cuestiona, en vez de en el espíritu crítico,

en el cuestionamiento de las cosas, en la creatividad, en muchos otros valores, pues va todo unido. Me hablabas del teletrabajo, que hemos hablado un poco, y de lo educativo que también.

EM: Y después también de la visión de género, no? En cómo progresar en estas políticas que apenas estamos intentando como, o se estaban más o menos normalizando y ahora esto, puede ser un motor de ayuda si lo enfocamos bien o todo lo contrario.

MD: Así es, lo que ha pasado, por ejemplo, con el confinamiento, y se veía, lo que pasa es que ha sido muy difícil y que ha sido todo muy rápido, no había estadísticas fiables ni estudios serios. Pero sí que lo que veíamos antes de toda la investigación de base es que las tareas domésticas estaban abordadas, como ya sabemos, por parte de las mujeres: la crianza, las labores... Entonces, que casualidad que ahora cuando el privilegio es salir a la calle sean los hombres, y se ha visto, ha sido para los hombres. Iban a la compra porque era un privilegio y las mujeres no podían salir y no salían, y es como "bueno, pues ya vete tú, ya venga déjalo". Como aumentan los divorcios; en China ha pasado, que ya tienen retrospectiva, como han aumentado los divorcios después del confinamiento, como hay muchas crisis de pareja que se han originado en este confinamiento, por las estadísticas que he visto. Y como otro de los privilegios era salir a la compra o ir a pasear con los niños, como iban los padres. O sea, no nos vendan la moto de que esto ha sido una liberación de las mujeres. No, era el privilegio y era salir, entonces salían los hombres. ¿Cómo arreglar todo esto? Pues yo creo, como te decía antes, **requiere todo un planteamiento sistemático de todo lo que es el trabajo en la casa, en compatibilizar la casa con lo de fuera y requiere un cambio de valores también** y de encumbramiento también, de que los hombres son los que más ganan, los que trabajan en puestos más importantes, que son los que tienen más posibilidades laborales, entonces, como requiere una reclasificación de los trabajos, de la importancia de los trabajos y del **compartir lo privado y lo público, que sean dos ámbitos relacionados y no separados**, porque hasta ahora a pesar de que toda la filosofía de género lo que hace es, lo privado es público, todo el patriarcado lo que hace es todo lo privado es distinto de lo público. Entonces en lo privado tú puedes hacer lo que quieras, pero en lo público es lo que importa. Y que toda la filosofía de género a lo que va es a decir "no, no, lo privado también es público". Entonces, como todo lo que pasa en el hogar y en la casa de cada uno es público y es político. Y como si yo asumo todas las tareas de la casa, luego no me vengas diciendo que tú eres muy progre, muy moderno y que estás a favor de género y de la liberalización de la mujer. Pues no, hazlo y se coherente con lo que haces con dices, eso es lo que decían los abuelos, ¿no? Tú mide a la gente por lo que hace y por lo que dice, no sólo por lo que dice. Y eso es lo que muchos políticos a día de hoy, se les llena la boca de libertad para todos y no sé qué, y luego dices "¿y tú qué haces? Para ti sí, pero para el inmigrante que está trabajando en tu casa o el trabajador que está en la tienda haciendo horas extras, o que trabaja en tu empresa, para ése no, ¿no? Entonces, para quien es, para todos, ¿no? La igualdad para todos. Por eso digo que es de una coherencia entre lo privado y lo público, entre esos dos ámbitos.

EM: Correcto. Y tal vez fijarse en esa parte que llamamos privada pero que en realidad ...

MD: Es política, es pública. Desde la mínima célula tenemos cuerpo, estamos marcados por el patriarcado y por el capitalismo. Entonces, como nuestros cuerpos son comercializados, nuestros cuerpos son patriarcalizados, entonces, como estamos viviendo en el día a día en la casa y en nuestras relaciones más íntimas, más personales, estamos reproduciendo sistemas que necesitamos desmontar. Entonces, como todo eso pasa por una toma de conciencia de ¿qué estoy haciendo, ¿no? ¿Y que estoy reproduciendo con mis prácticas cotidianas?

EM: Bueno, y ya si quieres para concluir, porque yo creo que ... Pues un último apunte sobre el espacio público. Hemos hablado de que se ha de intentar, las políticas han de intentar que todos los barrios humildes y menos humildes tengan esos espacios públicos. Pues ahora ¿qué usos les tenemos que dar para que realmente sean efectivos para todo el mundo? Y en el planeamiento qué debemos priorizar a la hora de diseñar estos espacios públicos que serán no solo sanos sino también lo que queramos que sean.

MD: Claro, es que **espacio público entiendo todo lo que es el ámbito de lo público**. Entonces pasa desde la escalera misma de tu casa, desde el salón mismo de tu casa, es que yo extiendo... vale, no se me va a meter aquí la gente en casa, pero si son espacios donde ya tengo relación con la otra gente y entonces como todo eso requiere un planteamiento que no sea separar una cosa de otra, o sea, lo público es una cosa y lo privado es otra sino hacer una continuidad, y luego todo lo público, lo que llamábamos público antes que va desde la calle hasta los equipamientos públicos, todos los espacios donde nos juntamos con otros y que son de libre acceso para todos. Entonces, como tienen que ser amables para mayores, para jóvenes, para niños, que han sido los grandes olvidados en esta pandemia. O sea, los niños no se visibilizaban por nadie, nadie tenía en cuenta sus necesidades, era... los perros han ido antes que los niños, o sea, era increíble, puede salir Vd con su perro pero no puede salir con el niño. Los niños no existían. Los mayores, pues una falta de protección, que también se han cuidado en parte, han sido como los protegidos pero porque, claro, eran los más afectados, se han muerto increíblemente. Entonces, con una falta de asistencia de esos espacios públicos también, que eran residencias, que no han tenido en cuenta que se estaban muriendo. En comunidades autónomas eran ciudadanos de quinta o de sexta o de séptima fila, o sea, no importas, no importas. Yo me imagino como colectivo mayor el pensar que no importo a mis administradores me parece muy grave, o sea, es decir ¿pero qué papel tenemos en esta sociedad? Como los grandes desechos. Entonces es muy triste todo lo que se ha evidenciado con esta pandemia. Al mismo tiempo, pues eso, ¿cómo la planificación puede mejorar esos espacios públicos? Pues yo creo, yo no soy urbanista, no soy arquitecto, al final es diseño físico, **pero a mí lo que me importa es cómo lo van a habitar esos colectivos**.

EM: Exacto, por eso decía qué usos, que crees que... qué actividades...?

MD: Yo creo que la necesidad de expansión en el espacio abierto es una gran necesidad que se ha evidenciado, que como las casas, se ha visto que las casas de la población más desigual, más vulnerable, que no tenían una ventana, o que no tenían espacio abierto, han sido los barrios que más se han tirado a la calle, y ya normalmente están en la calle ocupando el espacio público más que otros espacios que tiene un chalet, que tiene un jardín o una terraza, donde no necesitas salir al espacio público. Entonces, como esa gente necesita unos espacios que sean amables, donde salir, y pasa por una vivienda digna para todos también. O sea, donde tengamos unas viviendas que requieran unos mínimos habitables, y no esos zulos, que son realmente zulos donde encima se cotizan a una barbaridad de dinero, o sea, aprovechándose también de una gente, de una necesidad pasmosa. Entonces, como eso es insostenible, también. No puede ser que tengamos unas viviendas con unas malas condiciones de habitabilidad y eso pasa, va ligado a los espacios públicos. Entonces como unos espacios de calidad vale, pero si tengo unas viviendas que son insostenibles, que son invivibles, pues no hacemos nada. Y también, no suele ser lo más correlacionado, unos barrios con viviendas malas y en bajas condiciones, no van unidas a unos espacios de gran calidad tampoco, o sea, suele ir correlacionado. Esa **segregación de la ciudad se ve también en los espacios públicos y en los espacios exteriores**, y entonces como barrios muy degradados en vivienda suelen tener malos equipamientos, malos espacios públicos. Entonces, como **una planificación más reequilibrada de la ciudad sería lo deseable**.

Entonces, pues eso, contra la ciudad segregada, contra la ciudad compartimentada, contra la ciudad con gran necesidad de movilidad, contra la ciudad con baja calidad de la vivienda y encima segregada, contra la ciudad con espacios privados separados de los públicos, o sea, hay experiencias de diseño de viviendas con espacios colectivos comunes, o sea, con lavandería común, con comedores comunes, pues son cosas muy minoritarias pero que yo creo que deberían tener más auge. Igual que los **co-housing**, que se están haciendo para gente joven o para mayores, por ejemplo, **co-living** por ejemplo, como todas esas **experiencias más comunitarias** que yo creo que también sería lo que, tendríamos que avanzar en esa línea. Entonces, no hablo sólo de espacio público como tal sino creo que va ligado a muchos otros factores y muchas otras necesidades de la ciudad y de colectivos distintos.

EM: Muy bien, vale. Bueno, ¿te puedo preguntar si hubieses hecho el confinamiento de otra manera? ¿Si hubieses propuesto, en una situación ideal y teniendo herramientas y tal, pues hacer pruebas más extensivas y aislar solas personas infectadas? Claro, el confinamiento lo hemos improvisado, pero ahora está claro que puede ser que se deban volver a hacer por peligro de rebrotes. ¿Te plantearías un confinamiento de otra manera, ahora ya sabiendo qué de bueno y qué de malo ha tenido este?

MD: Hombre, se me mezcla mi experiencia personal, que yo tengo un trabajo que es distinto al del resto de la gente que debe ir a una empresa normalmente, entonces mi trabajo ya era medio de confinamiento. O sea, yo no he notado un cambio tan brusco, porque yo a veces trabajo desde casa, tengo un horario pues más irregular, y entonces puedo estar un día en casa, como otro en la facultad, como salgo a una hora, como voy a una charla, como voy a una reunión... o sea, que hago cosas muy diversas. Entonces, tampoco lo he notado, no lo he experimentado como muy diferente pero sí, por ejemplo, todo el tema de asistencia, y todo el tema de lo que se ha movilizó con las despensas de barrio, las despensas solidarias, toda la asistencia telefónica que ha habido, psicológica a mucha gente confinada sola, o sea, el tema de la soledad me parece otro gran tema de los confinamientos, creo que ha sido una barbaridad y creo que hay formas que han dado respuesta la sociedad civil y no ha dado respuesta la administración todo lo que debería haberse dado. Entonces, creo que la asistencia telefónica, la asistencia, pues eso, el procesamiento que ha habido por parte de muchos mayores y de mucha gente de las nuevas tecnologías, porque era una necesidad vital de contacto. O el salir a la ventana, los que tengan claro, o sea, el poder salir a la ventana y socializar, conocer a tu vecino. Creo que todo lo que se ha puesto de manifiesto es algo que se debería haber cuidado mucho más. Los niños, por ejemplo, que no han ido al colegio y, como bien decías antes, no es solamente la instrucción, es el contacto con sus amigos, con sus iguales. Entonces los niños ha sido un sufrimiento también para ellos, y nadie ha contado con ellos. Entonces creo que habría que **articular las necesidades psicológicas y sociales de muchos colectivos que no se han tenido en cuenta**. Se han tenido en cuenta solo lo sanitario y decir, a ver ¿cómo se corta esto? Y bueno, ya ni lo sanitario, porque lo que haría falta ahora son rastreadores y parece que ni tenemos rastreadores. Que no habría cosa más fácil que educar a gente de una población para hacer de rastreador, que tampoco... que se podría hacer.

EM: Si, los propios farmacéuticos estaban planteándose ellos mismos como voluntarios, que ya conocen bastante bien el sector, que dices, bueno, pues realmente se puede echar de aquí. Y a nivel social, la gente lo está dando todo, ya tienes razón, ya.

MD: Así es, todo lo que ha hecho la gente, y yo participo en una de las comunidades lo que pasa es que yo he podido hacer poco. De las comunidades de barrio que se han organizado en los

barrios de Madrid, es impresionante todos los días, y eso que mi barrio tampoco es muy necesitado, pero hay muchas necesidades de gente transversal, de gente que aparece. Pues hoy pedía uno un fontanero, que se le había estropeado... y no tenía dinero, o sea, cobraba 400€ y no tenía dinero para pagar que le arreglen el agua, y no puede estar sin agua. O gente que necesita la compra solidaria, o gente mayor que necesita que le acompañen al médico porque se maree, o no tiene movilidad, o gente que está en la calle que necesita ropa, que no tiene ropa. Pues muchas de las despensas solidarias se han organizado porque la administración no ha dado respuesta a todo eso. El mercado no la da, ya lo sabemos, pero sería la administración. La administración pues entre unos que están desbordados y otros pues que no quieren y que no les importa, pues está la gente desasistida. Entonces, creo que habría que atender mucho más a unas necesidades sociales, psicológicas, afectivas, relacionales de mucha gente que no se han tenido en cuenta. Entonces, creo que deberíamos organizarnos mejor. Igual que lo laboral, también se debería organizar. Ya tenemos la experiencia de ahora, pues a ver cómo se puede organizar todo esto; pues con teletrabajo unos días sí y otros no, quien puede así que le viene mejor, todo el tema de los niños en la casa, los colegios, eso realmente es un problema. Pero claro, también tenemos unos centros escolares que tienen unas clases masificadas, entonces también pasaría por grupos más pequeños, pero claro, también necesitas dotar de efectivos, de docentes, de otro tipo de atenciones. Y lo público además ha estado en retroceso. La sanidad privada y la educación privada han estado en auge durante todos estos años de neoliberalismo, entonces no puede ser. Al final lo que se ha evidenciado es que no puede ser así. Por eso digo que esto requiere todo un planteamiento sistemático, sistémico de todo esto pero ¿lo veremos? Pues no lo sé, yo quiero pensar sí, pero me parece que hay muchas resistencias, y todo este auge de la ultraderecha y todas esas resistencias de volver a la casa a las mujeres, o sea, todo ese auge de todos esos movimientos que van como agonizando un sistema patriarcal y neoliberal que se ve insostenible pero que son los cantos de sirena, quiero pensar son los cantos de sirena de un sistema que por otro lado hay toda una fuerza que está empujando hacia decir, "esto no puede seguir así". **Estamos asistiendo a un momento de mucha conflictividad social**, que vamos a ver y que la vamos a experimentar, y más con la crisis, ¿no? Hasta ver hasta donde explota todo esto porque ahora vienen las consecuencias económicas y sociales de la crisis. O sea, ha sido ahora la salud, que todavía estamos, pero todo lo que se está gestando debajo es muy gordo. Veremos si todo esto sirve para que reventemos de una vez, o no sé qué nos tiene que pasar para que reventemos de una vez.

EM: Ya. Bueno, pues con esta visión un poco apocalíptica, ahora sí que acabamos.

MD: Decía María Ángeles Duran que ella como investigadora era pesimista pero como ciudadana era optimista. Entonces, a mí me pasa lo mismo. Como investigadora, lo que veo pues va y dices esto es muy difícil de cambiar, de hacer todo un cambio sistemático, pero como ciudadana quiero ser optimista porque sino estaría muerta.

EM: Exacto, y la esperanza es lo último que se pierde.

MD: Por eso, aspiremos a la utopía, ¿no?

EM: Exacto, ya que nos dejan. Vale, pues muchísimas gracias y gracias por este nuevo contacto.

(...)

JT: Te parece bien que esto sea como una especie de conversación, no?

EM: Totalmente, si, si. Mi idea era hacer entrevistas abiertas, pues más abierto que esto...

JT: Claro, porque podemos aprender todos, de esta manera más circular.

EM: Si

JT: Estupendo. Pues yo dejo a Antonio que empiezo, fíjate.

AG: La primera pregunta que nos haces es si vamos a convertir en una prioridad la reorganización de la Ciudad en base a las consecuencias de la covid, no?

EM: Exacto, cambiar el modelo de ciudad, al menos la dirección y tomar otras perspectivas.

AG: Yo casi, casi plantearía otra pregunta encima: ¿hay un modelo, hay una receta de ciudad post-covid distinta al recetario de ciudad amable, amigable, integral, cohesionada? Yo diría y además he leído, y Jose también seguro, lo que nos mandas, y probablemente lo que vamos a tener es la oportunidad, quizás, no sé hasta qué punto la prioridad, tengo mis dudas en la prioridad. Creo que hubo un momento de priorización hace unas semanas, meses, cuando los números aún estaban muy calientes; **tengo la impresión de que esa revisión de la priorización tanto del modelo como de acciones quirúrgicas particulares se ha ido dilatando en el tiempo y eso me hace perder un poquito de confianza de que dentro de lo malo esta situación genere, motive la implementación de una serie de programas y de estrategias distintas.** Quizás con este nuevo escenario de rebrotes que está por ver hasta dónde llegará o no llegará, se active la dinámica. Pero en el fondo, **quizás la oportunidad es para recuperar debates que ya están muy puestos encima de la mesa y que están de hace tiempo.** Y quizás pueda servir como catalizador para activar ese modelo de ciudad más inclusiva, integral, etc. O cuidado, también puede servir como catalizador de unas **ciudades mucho más distópicas** todavía, de prioridad absoluta del vehículo privado, etc. Entonces, más que como motivo que causa una consecuencia, me da la impresión de que estas circunstancias van a activar ese carácter de catalizador de un cambio que ahora si queréis hablamos y entramos un poquito más en detalle sobre ello, ¿no?

EM: Si.

JT: Si, yo estoy de acuerdo. (...) Decía que estaba de acuerdo con Antonio, ¿no? Que yo hablaba estos días con él, un poco pensando en estas ideas, Elisabet, porque realmente, aunque seamos geógrafos sociales, se puede decir, o de geografía urbana, muy cercanos a estas cuestiones, muy pendientes de ellas, pero yo creo que no, al menos por mi parte no he reflexionado suficiente. Estamos un poco en ese inicio de tu trabajo, ¿no? Pendientes de trabajos como este, a ver qué pensamos, a ver que decimos. Y hablando con él, con el propio Antonio que está aquí, le decía que a mí me surgía esa especie de contradicción: no sé si esto conlleva unas **iniciativas, no digo un modelo, digo iniciativas puntuales, que como mucho confío en eso**, no confío en un modelo porque casi ningún modelo se ha establecido con garantías en los último 200 años, entonces... Pero si iniciativas puntuales no sé qué orientación van a tener, porque a veces tengo la sensación que se puede ir en una dirección más social, un poco más respetuosa con lo que se pretendía primeramente en lo que entendemos quizás los tres y podamos compartir de más cohesionado, más inclusivo, más integrador, más dinámico y, no sé, abierto; y quizás la tendencia que dar a lugar esta situación no sea precisamente esa en algunos aspectos, sino darle prioridad a que algunos grupos puedan tener ciertos privilegios mientras que otros no los tengan en relación a la accesibilidad, al modelo de vivienda, al modelo de urbanización en que se pueda vivir... Entonces, creo que estamos en ese debate, en esa duda.

EM: Si, si, totalmente de acuerdo, ¿no? En plena pandemia si que se planteaba "bueno, va a cambiar el mundo, vamos a cambiarlo todo". Está

claro que era excesivo, llevados por ese momento de miedo, pero, bueno, ya había unas tendencias marcadas, al menos si que se pueden acelerar algunas de estas tendencias y adaptaciones.

AG: Yo creo, fíjate Elisabet, no sé si nos estamos, si nos quieres ir haciendo preguntas da igual, tú nos cortas como te parezca. En esta charla primera con Jose compartíamos la siguiente idea: probablemente nos podemos enfrentar en los próximos tiempos, en cuanto al espacio público en concreto de desligar su naturaleza, es decir, yo creo que hay tres planos muy claros que pueden tener una fuerte ligazón a la situación post-covid como tú llamabas, aunque ya sabemos todos y ya hemos dicho que también están ligados a otros debates mucho más amplios sobre ciudad. Pero hay... yo creo que hay 3 planos, bajo mi punto de vista, que son interesantes, ¿no?

- Uno que tiene carácter propio, si queréis lo dejamos para después, que tiene que ver con soportes de tránsito, con relación a la movilidad, etc., si queréis lo dejamos un poquito apartado.

- Y dos, con relación a qué es el espacio público. Es decir, probablemente el espacio público desde su dimensión, y permitidme la redundancia espacial, como ámbito, puede encontrar escenarios muy favorecedores en cierto sentido. Por ejemplo, me imagino que todos conocéis la idea de las **calles completas**, la segregación del espacio del corte transversal de una calle asociada al espacio que le corresponde a cada uno de los usuarios y tránsitos que hay en ese espacio. De hecho, creo que en Barcelona se están haciendo cosas; en Sevilla, por ejemplo, hay una actividad, una actuación quirúrgica un poco particular que ha empezado hoy justo, que es segregar, recuperar, trasladar el carril bici del acerado a uno de los espacios de las líneas de tráfico rodado de la Ronda Histórica para **ampliar los metros disponibles en el acerado**. Entonces, tiene una ventaja en términos de justicia espacial en la ciudad, tiene una rápida traslación al escenario postcovid en cuanto a la posibilidad de no tener tanta proximidad física, los **programas de recuperación de calles como espacios peatonales en determinados días de la semana**... que no son, ninguno de éstos son cosas nuevas, pero quizás tengan un chance importante a partir de la época postcovid, como ámbito. Para ello si le veo un cierto escenario que puede ser alentador, al menos. Claro, después viene la otra parte de la película, que es el espacio público como proceso, como espacio de encuentro, como lugar aglutinador, como lugar de conflictos incluso, como lugar de resolución de conflictos en el que a priori, se me antoja, el escenario que nos plantea la situación postcovid es bastante menos alentadora, precisamente porque las distancias, el no poder confluir, el limitar los usos que podemos hacer dentro de los espacios, el propio miedo fundamentado o no fundamentado, justificado o no justificado, son situaciones que tradicionalmente atacan frontalmente al espacio público. Claro, si que es verdad que es un escenario paradójico y nuevo, por ahí si que puede haber algo interesante, pensemos que, por ejemplo, el miedo, el miedo urbano, la agorafobia urbana ha generado impactos tanto en la situación procesual como en la situación espacial, oiga "quitemos espacios públicos, quitemos bancos, quitemos motivos de problemas". Y así tenemos escenarios un poquito inéditos en los que al menos una de las partes, la parte si queremos más tangible del espacio público, puede tener unas ciertas oportunidades interesantes, y habrá que ver cómo se controla, no es la palabra control, cómo se pasa en un primer momento en el que a lo mejor la distancia es una necesidad, a un segundo momento en el que esa necesidad no se convierta en una losa para las dinámicas de la ciudad. Ahí si veo que hay un escenario distinto y tan alentador como peligroso, me parece que puede ser realmente conflictivo.

- Después decíamos de un tercer escenario, que es el escenario de la movilidad, ¿no? Claro, ¿por dónde entiendo que se puede mover? Pues también depende de hacia que parte de la balanza las estrategias urbanas se vayan decantando. Yo apostaría a que a priori va a haber una cierta ventaja, posición ventajosa de partida del transporte individual frente al transporte colectivo. Eso me parece, como primer momento muy evidente. Pero claro, el transporte individual en nuestras ciudades es cada vez más complejo porque tenemos el transporte individual en vehículo privado y será un escenario; tenemos **un escenario nuevo que tendrá que ver con todos los modelos de sharing y de vehículos compartidos**, sea a motor eléctrico o no a motor, es otro escenario; el transporte individual en bicicleta y vehículo no a motor nos plantean otra oportunidad e incluso, y ese si me parece interesante, empieza a aparecer en la narrativa, no en la narrativa académica y militante sino en la narrativa de los medios empieza a hablarse **del transporte a pie, que lo habíamos sacado**. Yo estuve el otro día en una tesis sobre esto y decía el transporte a pie no se mide, en los análisis sobre transporte en la ciudad no se mide el transporte a pie, difícilmente se mide y está

absolutamente fuera, y empieza a recuperar el espacio, a esta dimensión más ancha. Oye, mira, por ahí está bien, pero... ahora cuál priorizamos, ahora viene la película, cual priorizamos, ¿no? ¿La covid me lleva a un escenario de coches o a un escenario de bicicletas? Me lleva a un escenario de cualquiera de los dos en el que esa gestión y esa promoción urbana va a ser muy importante, ¿no? ¿Se van a priorizar políticas de, no me gusta nada el término, de pacificación del tránsito de las calles? ¿No? ¿Vamos a hacer aparcamientos? ¿Vamos a implementar como en Valencia y creo que en Barcelona, y me corriges Elisabet sino había un programa también de ayudas, de implementación de ayudas para adquisición de vehículos de asistencia al pedaleo y esto, si no me equivoco? La ciudad que construyamos va a depender mucho de ese modelo hacia el que queramos... La movilidad probablemente va a ser una pieza muy importante en esa ciudad que construyamos porque además las decisiones de gestión, de las proximidades, de centralización, etc. van a estar muy asociadas a eso. Lo que no sé es el punto de partida ahora mismo, hacia dónde nos va a llevar la covid, no lo sé. Porque me pasa además como decíamos, y ya me callo y os dejo que hablo mucho, en los momentos críticos había una exposición de mucha esperanza, en el que aparecía de nuevo el debate de la bicicleta, de la gestión del barrio, de ese tipo de planteamientos que se han... han salido de la esfera pública muy rápidamente, no sé. Tú Jose ¿cómo lo ves?

JT: Yo lo veo así de complejo y ambiguo, ¿no? Ya se verá, es que yo pensando estos días en esto con Antonio y por mi cuenta, entraba en esta serie de contradicciones. No sé a qué nos va a llevar exactamente. Yo creo que va a haber una serie de iniciativas que van a ensayarse, en función de la dimensión por ejemplo que tome el teletrabajo. Es decir, yo creo que los desplazamientos no se van a saber ni cuántos ni cómo van a ser hasta que no se sepa si se va a implantar y en que medida la cuestión del teletrabajo y que significa eso dentro del sistema productivo en general. Entonces, ahí, en relación con eso entiendo que habrá la necesidad de espacio público, de plazas, de parques, más o menos distanciadas, en los barrios y demás, pero muy en relación con eso: las necesidades reales a partir del uso de los espacios públicos, del exterior, de los que no es la vivienda. O de aquellos equipamientos, aquellos lugares en los que se pueda teletrabajar y que no tienen porque ser la vivienda. Entonces, yo creo que va a estar un poco en función de esas cuestiones que no creo que estén ahora mismo para nada resueltas, que se sepa exactamente por donde va a ir. Yo estoy pensando en nuestra propia universidad, la Pablo Olavide, que si el escenario ya sea semipresencial o totalmente online, yo estoy imaginando un campus totalmente fantasma durante un año, inservible, fantasma, con tres personas por allí deambulando. Entonces no sé con qué nos vamos a encontrar en función de cual sea la situación. Nada, estoy con Antonio que este tipo de cuestiones están todavía muy abiertas y no sé qué se puede plantear. Claro, a lo mejor desde nuestra posición que hemos más o menos presentado al comienzo de esta entrevista, esta claro cuál es nuestra intención: inclusiva, integradora, pero es que no se sabe, va a depender mucho de... A mi especialmente Elisabet, Antonio, me preocupa mucho esto de la función, de la determinación de las funciones con mucha claridad, ¿no? Centros funcionales para organizar, todo lo que tiene que ver con organización tiene detrás también un concepto que es el de control. Entonces, esta organización más clara, más definida de funciones, tipos de trabajo, tipos de servicios, tipos de... va a organizar una vida ciudadana que va muy en contra de lo que precisamente planteamos muchos científicos, muchos profesores, investigadores e investigadoras como tú, creo yo, va en otra línea. Es decir, en función de eso se van a caer muchos de nuestros planteamientos porque nos va a organizar la vida de una manera muy artificiosa.

EM: Si, si, al fin y al cabo, esta organización implica también expulsar algunas actividades y al final, también un poco, definir tanto que no das pie a lo que sería la libertad del ciudadano.

JT: La improvisación, la sorpresa, la espontaneidad, ¿no? Los niños no pueden bajar al patio, no pueden bajar a una plaza, a un parque y en función de lo que suceda allí pues lo utilizan o no. Ahora no, ahora está todo muy medido, muy definido y eso está por encima de muchas cuestiones que podamos plantear.

EM: Bueno, por otra parte, también hay quien propone precisamente flexibilizar los usos, ya no solo en espacio público sino en las escuelas, que el fin de semana, por la tarde, pues que también sean espacio público abierto, que porqué se han de utilizar sólo en ese momento ¿no? Y bueno, como decía Antonio, igual si que nos da pie a

revertir situaciones, pero todo a partir de unas decisiones que tal vez se tomen ahora. Y cuanto más pendientes estemos, o cuanto más avancemos problemáticas, tal vez las podemos evitar.

AG: Fíjate el ejemplo, que has puesto algo que a mí me interesa mucho porque a mí es algo que muchas veces he ido planteando, y hace poco en un encuentro con investigadores y gente del Ayuntamiento alguien me dio una respuesta que no me era nada alentadora como respuesta, pero era muy realista. Y tiene que ver mucho con lo que estamos hablando ahora. Claro, porque no se usan los colegios, sobre todo cuando tienen espacios abiertos como espacios alternativos. Y yo le he dado mil vueltas y nunca se me ha ocurrido porqué, porque además de facto se utilizan, se utilizan cuando los chavales saltan, o se utilizan cuando, por ejemplo, con mi niño pequeño en un colegio del centro en el que hay actividades extraescolares, en el que, pues llegas y juegas al baloncesto, abrir todo el colegio y se convierte además en una plaza efervescente tremendamente interesante. Claro, sabéis me sigue sin convencer la respuesta, pero la respuesta que me dan es la siguiente, tan sencillo como esto: si tú te saltas una valla para ir a jugar a la pista deportiva de un colegio y te caes no es responsabilidad del Ayuntamiento. Si el Ayuntamiento abre y te tropiezas, es responsabilidad del Ayuntamiento. Y entonces me decían, y en Sevilla es verdad que ha pasado, no sé si en Barcelona, creo que es algo bastante común: os habéis fijado que últimamente los últimos años, cada vez que hay un poquito más de viento, los parques cierran con mucha rapidez. ¿Porqué? Porque se han ido acumulando una serie de denuncias, el mundo del picapleitos a la americana ha funcionado localmente, una serie de denuncias que desde la perspectiva ciudadana serían muy cuestionables: “oiga, que se me ha caído una rama encima”, denuncia al ayuntamiento. Oye, que si se te ha caído una rama encima es porque hace viento y hay árboles. Es verdad que a veces pueden estar mal cuidados, pero es un límite muy difícil de responsabilidad. ¿Solución? Pues al igual que los bancos durante una época se quitaron sistemáticamente de la calle como elemento generador. Pues solución: no se abren los parques si hay viento, o ni se nos ocurra pensar darles otra vida a colegios. Cuando hay alguien que es una asociación, de patinadores o lo que sea, y que tiene la llave del colegio y abre, asume con esa llave la responsabilidad. Entonces sí, fijaros es un uso... Lo curioso es que ahora si que es un buen momento para reabrir debates de ese tipo. A mí me gusta mucho, me parece una figura muy clara, Jose me lo ha escuchado ya muchas veces, esto que planteaba ya **Engels con los usos necesarios y voluntarios**. Creo que además plantea un escenario bonito para la postcovid. Es decir, lo ideal sería revisar, no de forma... siempre tenemos las dos posturas, la postura positiva y negativa... **si revisamos los usos necesarios, nos podría llevar a dos modelos de ciudad: la ciudad hipercontrolada**, como dice Jose, en el que lo que hay que hacer hay que hacerlo, y de forma muy ordenada, muy controlada. O también nos cabría trabajar con una hipótesis más esperanzadora, aunque los precedentes no nos llevan a ello, que sería: oye, pues vamos a buscar la posibilidad de que, en lugar de estar todo el mundo mezclado, meter el factor escalar como buenos geógrafos, en lugar de estar todo el mundo mezclado para hacer cosas necesarias, oye porque, vamos a buscar que haya proximidad entre edificios y colegios, por ejemplo. La universidad no puede ser porque por su propia proyección... Pero si hay otros muchos, pensémoslo a nivel dotacional: colegios, centros de salud, pero como le decía a Jose, parques. Que yo puedo hacer muchas cosas necesarias en este caso, en los parques sería más voluntarias, en **un ámbito de gestión de barrio, de distrito, próximo**, de forma que la tesis sería: oiga, si yo puedo hacer... tengo que cruzar y solaparme con otros ámbitos de la ciudad por necesidad como contraprestación bien podría ganar en libertad en lo que hago en estos espacios, porque esto son vasos comunicantes, ¿no? O evitamos cruzarnos para que no surjan problemas, o evitamos hacer cosas juntos para que no surjan problemas. Oye, podemos modularlo. Pero si es cierto que, en el plano de lo justo y necesario, obligaría a una revisión muy muy importante del modelo de ciudad. A corto plazo, por desgracia no es viable. Tú nos has planteado en tu texto, por ejemplo, el ámbito metropolitano. Claro, pero es que ya no estamos hablando de centros ni periferias metropolitanas, estamos hablando de barrio, de distritos. Eso es complicado, pero ¿qué pasa en el escenario de los usos voluntarios? Yo creo que **el escenario de los usos voluntarios es bastante menos complicado**, con una buena... es decir, en el que la dotación de condiciones mínimas para el uso de los espacios urbanos **se pueda implementar relativamente rápido y relativamente baratas**: arbolados, recuperación de solares vacíos para usos distintos, dotación de servicios básicos... los columpios son una cosa tremenda, el que una plaza o dos plazas tengan columpios funcionan magníficamente bien y hay muchas que no tienen. Claro, en muchas zonas de la ciudad son elementos casi garantizados, pero por desgracia todos sabemos no tantas. Yo le decía Jose, les cuento

mucho a los chavales de urbanismo, un parque que en un proyecto nos llevaron a ver unos compañeros de Tenerife en el que no es que no hubiera luces es que no había suelo, que a mi me generó un impacto... literalmente, no había suelo, los bancos estaban suspendidos sobre unos anclajes de hierro. Entonces, ¿cómo va a usar alguien eso? Después podemos hablar de cosas mucho más complejas, pero este tipo de elemento básico, de partida, sí nos ofrecería ciertas oportunidades. Oye, yo, tengo que pasear, tengo que correr, tengo que relacionarme con otra gente y lo puedo hacer en un ámbito prudentemente cerca de mi domicilio, cosa que no está para nada garantizada. Oye, pues podría ser una estrategia distinta. Si yo puedo hacer eso cerca y después elegir libremente si quiero ir a otros... No podemos confinarnos en ámbitos de 2 kilómetros de radio, pero sí puedo hacer cosas distintas y variadas, y encontrar distintas situaciones, distintas personas en ámbitos cercanos. Por lo menos, para lo que sí puedo gestionar, que es lo voluntario, a lo mejor no hace falta limitar tanto ese encuentro, esa complejidad, que los niños puedan jugar unos con otros. Se puede buscar una estrategia fundamentada en otro prisma. Yo le decía las **estrategias de recuperación de espacios peatonales en fin de semana**, en este sentido, puede funcionar muy bien y son muy rápidas de aplicar, muy fácil de acompañar además de **procesos participados**. En Barcelona ha habido algunas experiencias, me imagino que siguen existiendo, muy interesantes de vecinos que cortaban la calle los domingos. Creo que la zona olímpica, la villa olímpica hace muchos conocí una, por ejemplo. Oye, es muy fácil de sumar además esfuerzos vecinales, de hacer procesos participados, no requieren definiciones de modelos muy complejos de la ciudad. Probablemente la película vaya más en el planteamiento que decía Jose, porque ya lo hemos visto, la gestión de nuestros encuentros, la gestión sanitaria de la pandemia ha tenido que ver más con la separación individual que con la segmentación de los encuentros, que probablemente era una opción más interesante. Un posible rebrote nos va a llevar a las mismas. Claro, en fin, siempre se va a perder, se va a condicionar algo de la libertad de tu libre decisión individual. La pregunta es qué, qué queremos condicionar en función de qué me quitas y qué me pones. En fin, yo que sé, yo tiendo a divagar con esto, pero bueno, las cartas están encima de la mesa.

EM: Jose, quieres añadir algo.

JT: Bueno, a mi me pasa igual que a él. Conectar con nosotros dos es un problema Elisabet, podemos estar aquí hablando todo el día, toda la semana. Pero un poco eso, de una manera muy quizás abierta, cambiante, variable, pero bueno, también es interesante así, ¿no? Hay una cosa más en lo que planteaba Antonio, aunque relacionado con eso, que tiene que ver con los espacios... de replantear la propia definición de los equipamientos, como espacios cerrados cubiertos. Es decir, si esta situación de pandemia, con este virus en concreto tiene que ver con espacios cerrados fundamentalmente, cómo replantear los equipamientos que por lo general tienden a estar cerrados obviamente, por su función, por su organización, ya sean educativos, ya sean sanitarios, deportivos, de ocio, cultural, de tal manera que en función del clima también de cada lugar se plantee una redefinición arquitectónica de estos espacios. Donde hay un pabellón deportivo cubierto, lógicamente, generalmente pues que haya una parte que no esté cubierta, o esté semicubierta o no sé. ¿Porqué? Porque va a favorecer su propio uso. Entonces, **no sólo es una cuestión de dotarnos de muchos espacios públicos, diversos, cercanos, sino también de que se replanteen su diseño** en función de esta cuestión de lo cerrado y de lo abierto. Y estoy pensando especialmente en determinadas áreas urbanas. El barrio donde yo vivo, hay sectores del propio, no digo barrio voy a decir distrito, dentro de Alcalá de Guadaira, yo no soy de Sevilla capital soy de Alcalá de Guadaira, imagínate tiene 75 mil habitantes, y en esta zona, en este distrito hay una urbanización de casitas pareadas con piscina y tal, tipo chalet también dúplex, otra que son bloques de los años 70, viviendas en altura de tres o cuatro plantas, sin balcón y otros que si tienen balcón, y otros que tienen patio y otros si tienen... Entonces, en función de estas cuestiones el tipo de vecindario va a requerir que los espacios públicos cercanos estén más o menos cercanos y sean más fácil, más o menos accesibles. Nosotros tenemos, mi familia tiene un balcón, frente al otro bloque que no tiene balcón ha sido un respiro enorme. Y para nosotros a sido un agobio enorme el confinamiento frente a la urbanización de enfrente que tienen dos balcones, un patio y una piscina privada. Es decir, entonces, cambiar estos modelos es una cuestión más profunda, más de fondo, pero sí que, en función de estos vecindarios, estos distritos, los espacios públicos se adecuen, teniendo en cuenta que no es solo una cuestión de contagio sino de confinamiento. Que no solo el problema es sanitario sino también es de defensa ante la propia enfermedad.

EM: Exacto, y que se pueden dar otros confinamientos por rebrotes o porque de aquí unos años aparezcan otros virus u otros problemas. Que igual es otra parte que el urbanismo también ha de plantear, ¿no? El urbanismo u la arquitectura en general: espacios habitables incluso en confinamiento.

JT: Claro, espacios habitables incluso en confinamiento. Es que yo no soy experto, no conozco nada de esta cuestión sanitaria, pero me temo que, me parece que no hemos podido adentrar en una nueva fase en relación con esto de los virus, de la pandemia. Me parece que esto puede ser más habitual...

EM: Bueno, es un escenario que se plantea, creo. Que sí que mayor densidad, dicen incluso que la globalización, otro tipo de dietas, de hábitos, llevan, dan pie a que los virus y las bacterias se descontrolen.

JT: Entonces, es que dar por hecho esto nos ha cambiado los esquemas totalmente. En otra línea, y de pronto hay que adaptarse a que esto va a ser lo habitual, esperemos que no.

EM: Bueno, tanto como habitual no, pero si que tal vez darle más importancia de la que igual le habíamos dado, no sé.

AG: Hombre, obligará también además a la gente que esta de esta parte de la investigación, tendremos que crear un nuevo discurso que favorezca los espacios, el espacio abierto. Antes tú podías decir, si el espacio abierto de la ciudad es multifuncional, genera una serie de ventajas añadidas frente a un modelo más privativo, en el que tengas acceso al espacio, pero no a la gente y se sustentaba ese discurso: la ciudad compleja, compacta, ya sabemos el discurso por donde va. Eso a mitad de abril se contaba muy mal, en el que tener un jardín te cambiaba. Yo, por ejemplo, estoy convencido que, si se anunciara un nuevo confinamiento, habría una búsqueda, sería interesantísimo chequear el mercado inmobiliario. Porque incluso yo he pensado, he pensado para mi mismo, he pensado con dos niños, yo no tengo un balcón. Fijaros mi casa, por ejemplo, es un paradigma interesante, mi casa tiene un espacio compartido con los vecinos, que no se ha activado. En algún momento tuvimos un debate de si podíamos autoorganizar, autorregular ese espacio compartido. En un hipotético segundo confinamiento, el debate va a surgir con más fuerza y significa asumir riesgos en función de ventajas, pero renunciando a ese espacio colectivo, uno de los espacios de interés se ha ido. Tenemos espacios domiciliarios y no tenemos balcones porque el modelo es así. Claro, yo me imagino a la gente buscando alquileres y casas de espacios metropolitanos, pero además es comprensible, lo peor es que no es que sea algo que tú digas "no, es un modelo privado, que busca...". No, es perfectamente comprensible y probablemente un comportamiento que podamos exportarlo todos y cada uno de nosotros. Luego, claro, **el discurso que promueva la ciudad tiene que construir unas nuevas ventajas de espacios colectivos**, quizás la línea va, como plantea Jose, por gestionar modelos reales, es que eso me parece fundamental. Aunque cuidado, estaríamos diciendo que el derecho al acceso a un espacio compartido depende del tipo dominante de la vivienda de ese barrio. Claro, pero bueno, me parece un escenario feo, pero nadie está planteando que el derecho a respirar dependa también de tu modelo de vivienda, lo hemos dado por asumido. Pues porque no podemos plantear, sino no lo hemos cuestionado en el ámbito de lo privado, porque lo cuestionamos en el ámbito de lo público, es importante, y no es lo mismo tener una casa de 100 m² sin balcón, que una casa de 20 m² sin balcón.

JT: Y no solo... yo lo veo claro, vamos, entendedme...(...) que es muy importante la **discriminación positiva de barrios que puedan presentar viviendas en unas condiciones de menos superficies, sin dotaciones colectivas**, espacios como hemos dicho: terrazas, azoteas, que ese concepto se ha redescubierto aquí en Andalucía, no sé si en toda España, no lo sé, la idea de la azotea es fundamental y además aplicándola a los equipamientos sería muy interesante también. Entonces, esto yo creo que es importante, el plantearlo de una manera discriminatoria en el sentido más positivo, porque no sólo por una cuestión de decir "no, es que tienen derecho también debido a su tipo de vivienda". No, no sólo por eso, sino porque ya situándonos en toda la cuestión de la pandemia como proceso, que os decía antes, no solo como gente enferma, fallecimientos, contagios, sino como proceso, en los barrios de mayor densidad, humildes, se ha propagado con mayor facilidad. Y se ha convertido en un riesgo para el resto de la ciudad. Es decir, ojo, en el momento que aquí en Sevilla hubo los primeros contagiados en el barrio de Los Pajaritos, eso fue una bomba, porque a de pronto, viviendas de 40 m², bloques donde viven una

gente con una densidad tremenda, la gente no puede salir fuera a la plaza, todo el bloque, a los 2 días contagiados. Entonces, también es por defenderse, es por defender el colectivo, lo común, no solo por una cuestión de discriminación de familias.

EM: Ya, ya, claro, que si no te toca directamente, porque tú no vives en uno de esos barrios, pero sí que también te interesa porque ya no se propaga a partir de allí, ya no se convierte en un foco tan peligroso.

JT: Claro, claro, y aparte son familias, son poblaciones que no tienen acceso a una piscina privada, no tienen acceso a equipamientos públicos. Entonces habrá que dotarlos de equipamientos donde se pueda respirar.

EM: Bueno, a ver, la densidad ya se tiene en cuenta a la hora de planificar un proyecto urbanístico. Pues tal vez se pueda tener en cuenta también el acceso a esos espacios que, si no son públicos, son de recreo colectivo o privado. Entonces, si ya dispones de estos, igual ya no es tan necesario el parque público o la zona verde cercana, a pesar de que todo el mundo tendría derecho.

AG: Claro, es una cuestión de reciclaje o de renovación. Tenemos ese viejo debate y tenemos también otro viejo debate que cuidado con las medidas de la densidad, ¿no? Creo que tú también lo apuntas, ampliamos la ratio de m², incluso metiéndote en nuevos equipamientos... claro, amplías la ratio. Yo creo que lo que hay que hacer es controlar lo que significa esa ratio. Estamos muy muy acostumbrados ya, en todas las ciudades prácticamente del mundo, en que la ratio, el indicador que nos permite tener a priori una garantía de acceso en equipamientos, en equipamientos funciona algo mejor porque es una cuestión de domicilio-equipamiento, equipamiento-domicilio, en espacio publico funciona algo peor. Pero bueno, tener un mínimo, una garantía de un mínimo de metros por familia y por habitante, **se ha demostrado como una herramienta absolutamente perversa**. Porque si llegamos y concentramos, ya sabemos como funciona. Primero, que cuentas los metros de hasta el último macetero que apareció un día por allí, cuenta como metros. Y lo segundo, que esos metros no me dicen, no me dan la ubicación, cosa que es fundamental. En este tipo de barrios que estamos diciendo, la concentración de metros cuadrados de acceso libre que no garanticen: uno, la proximidad, la distribución; y dos, todavía es muy importante, que no garantice la calidad del espacio. Yo estoy pensando Jose, en la Ronda del Tamarguillo. Se demuestra absolutamente ineficaz porque podemos tener una sobredimensión de metros que no son útiles, que no se usan, que requieren de unos procesos de apropiación absolutamente bestiales. Luego, oye, tengamos cuidado con esto. Por ejemplo, yo en la zona en la que vivo, conozco una compañera y además pasado mañana tiene una presentación... hay una zona que es muy interesante y que es una franja de amortiguación respecto al tendido ferroviario, al antiguo tendido ferroviario. Y hay una propuesta del Ayuntamiento de recuperación como un espacio, como espacio residencial. Además, en términos de densidad, muy muy bien amortiguado. Es un modelo, sin llegar al extremo del parque Diagonal Mar pero con ese prisma discursivo, con un ayuntamiento de izquierdas que está hablando de la mezcla de usos y además el esponjamiento de la densidad edificatoria respecto a una serie de espacios abiertos. La densidad la tienes más que cubierta, sin duda. Claro, la pregunta es si ahora mismo, en las circunstancias actuales que son las que estamos hablando, es si tiene sentido no hacer una estrategia de reciclaje en un espacio que está muy bien localizado, que es central, que es propiedad pública de por si... oye, no hay estrategias mucho más interesantes, oye, ¿no podemos tener un bosque en la ciudad? Como hay algunos proyectos interesantes. ¿Cuánto hace falta ahora mismo ponerse a construir en ese vacío? A día de hoy, viendo además lo que hemos visto, cuando... El otro día le contaba a Jose, cuando pusieron la delimitación de un kilómetro yo estoy, y parece mentira después de haber hecho una tesis sobre esto, que me compré una casa en un sitio que estoy equidistante a un kilómetro de dos parques, pero no puedo ir a ninguno de los dos. Tengo muchas calles, tengo placitas, tengo un espacio cotidiano que es muy interesante, pero no puedo ir... Yo daba vueltas con mi hijo en el carril bici, en bicicleta, pero íbamos callejeando, cosa que no me importa, pero es verdad que no teníamos un acceso. Oye, tengo un espacio aquí de oportunidad magnífico, de verdad que no nos está valiendo el... todo lo que nos vale este nuevo sistema es para recuperar esa idea de "oye, que si tenemos una densidad suficientemente amortiguada, tenemos resuelto el problema". No, **no**

tenemos resuelto el problema de la diversidad, no tenemos resuelto el problema del acceso a situaciones distintas, no tenemos resuelto...

JT: Eso siempre, Antonio

AG: Eso siempre, claro, pero lo peor es que ahora no hayamos aprendido, por eso decía “volvemos al principio”. Que no hayamos aprendido de la película, ¿no? Curiosamente, desde la parte ciudadana, a veces tampoco hemos aprendido la película. En este caso concreto, con Iván, con un compañero que estaba, le decía “oye, si tenemos que plantear una alternativa al ayuntamiento frente a una ocupación residencial tipo, vamos a utilizar la zona, otra zona que está cerca. Perdona que utilice el ejemplo local, que es una antigua instalación industrial. Es decir, oye, vamos a ponerla porque, claro, si no lo miramos en conjunto decimos, la propia institución te dice: “no, los necesarios equipamientos públicos, etc. En un barrio de reciente ocupación o de reciente colmatado, los vamos a poner en la otra zona”. Y cuando intervienen en proyectos urbanísticos en la otra zona te dicen la primera. Y me decían este colectivo, es que si no, perdemos fuerza en la reclamación. Yo creo que no francamente, todo lo contrario, porque lo tenemos ... porque ahora mismo, siempre ha pasado, pero **ahora mismo mirar en conjunto sí es absolutamente esencial**. El decir, oye, cuánto puedo perder en un sitio porque la localización de las cosas y de los equipamientos urbanos es muy importante y en términos de recuperación de equipamientos, de revisión de los colegios, de reestructuración arquitectónica de espacios cerrados creo que la película sigue yendo en términos muy similares. ¿Nos vale la experiencia para volver a recuperar la revisión de viejos temas? Casi volvemos al principio, veremos si nos vale la experiencia, no lo sé. Porque aparecen, me imagino que en Barcelona aparecen igual, por cada signo de esperanza que aparece en toma de decisiones estratégicas, que algunos son interesantes, aparece otro que te desmonta la esperanza y te recuerda que estamos todavía en el debate de siempre. Entonces...

EM: Exacto, si, si. También he estado mirando, claro, esto ya es a nivel internacional, en Francia que ha habido elecciones municipales en París. Pues, bueno, Anne Hidalgo hablaba de la ciudad de 15 minutos, un poco lo que hablábamos de estos barrios, este planeamiento más de barrio y que dentro del barrio encuentres todo. Por el contrario, he estado leyendo sobre Copenhague que ya ha trabajado con este concepto de la ciudad sostenible, habla más de la bicicleta, sobre todo, y de dedicar espacios casi completamente a la bicicleta, que se vea muy cómoda. E incluso hablando de urbanismo hedonista, que te de placer... Bueno, entonces, son dos visiones muy distintas. Todo trabaja sobre la idea de ciudad sostenible, pero la manera, el cómo, también el momento en el que lo han atacado, es muy distinto. Que bueno, que está claro que el objetivo de la ciudad sostenible es común y ya está decidido y ya está promocionado desde hace tiempo, incluso desde la UE, pero cómo lo llevamos a cabo, cómo lo adaptamos al caso particular de cada ciudad, de cada barrio, ahí se tendrá que trabajar un poco más.

AG: Claro, a nosotros, por ejemplo, trabajamos mucho, me imagino que conoces a un doctor que se llama **Agustín Hernández Aja**, búscalo por ahí, tiene algunas cosas interesantes. Él habla de una escala, que decíamos antes que es el barrio-ciudad, que en el fondo es la ciudad de 15 minutos, es la misma idea. Entonces, claro, lo interesante para mí de lo que plantea este doctor, es el hecho, en términos de planificación, es que ese cambio de escala obliga a cambiar las lógicas de planificación. Tú no puedes sólo planificar la ciudad, sino que tienes que gestionar la ciudad. Y **gestionar y planificar no son la misma medida**, ¿no? Planificas a largo plazo y gestionas cotidianamente, y tomas respuestas a situaciones sobrevenidas en el espacio porque estás más cerca, y más todavía ahora en el tiempo, tener capacidad de reacción. Claro, sobre el papel entra muy bien, ¿cómo se hace? Porque además hay muchas experiencias que después no han funcionado del todo bien, por ejemplo, los ayuntamientos de barrio italianos no terminaron de funcionar, funcionaban aparentemente bien, y no todos funcionaron tan bien como debieran. Probablemente tiene que ver con recuperar la integración y la interacción con los movimientos sociales, etc., con el propio vecindario... bueno, bueno, al menos aceptar que la gestión es tan necesaria como la planificación me parece básico, eso como punto de partida me parece muy importante. Después, quizás, a veces, por ejemplo, entre modelos me parece un ejemplo muy interesante el que nos cuentas de

Copenhague y París, a veces los modelos y las necesidades no están tan separados, y se trata a veces de medir cosas distintas. Os contaba que estuve hace unas semanas en una tesis sobre movilidad urbana y daba un dato que me pareció interesante: a partir de distintas fuentes, no entro ya en más detalles que no vienen al caso, lo que hacía era medir tipos de movimientos, en este caso en Sevilla, tipos de flujos y de medios y cambia en los últimos años. Básicamente, a la conclusión que se llegaba por ahí es que desde los 90 a hoy el desplazamiento que más había cambiado era el cambio del vehículo de los desplazamientos muy cercanos. Aquellos que entraban en 15 minutos, los medía de una manera más compleja, pero me entendéis lo que os quiero decir, ¿no? De forma que claro, el cambio de modelo hacia una ciudad más proactiva, más ciclistas, menos contaminadora, no tenía nada que ver tanto con favorecer los grandes desplazamientos sino con un escenario de recuperar la peatonalidad y el tránsito no motorizado en movimientos de menos de 5 minutos, la ratio distancia-tiempo 5 minutos. Eso permitía bajar los niveles de presión sobre el vehículo motorizado a unos niveles muy importantes. Pero si te barajabas en un escenario de 10 minutos, claro, es que 10 minutos en bici son muchos minutos, planteaba un escenario que ya sí afectaba al resto de la ciudad. Entonces, claro, probablemente a nivel peatón el modelo 15 minutos o el modelo hedonista para entendernos sí están muy lejanos, a nivel de otros medios no están tan cercanos. Eso en cuanto a la gestión de la demanda de la movilidad. Eso si lo podemos plantear. La dificultad, me gustaría preguntarle a Hidalgo en París, cómo acercamos las cosas a esos 15 minutos. Porque acercar calles, eso que os decía de los voluntarios, es relativamente sencillo, lo bueno de tener espacio público es que convencionalmente entendido es relativamente sencillo de poner en marcha, poner en funcionamiento. Claro, el problema es para qué lo uso, para qué lo llevo, cómo me llevo... Viendo el problema que tenemos, por ejemplo, en los colegios para el curso que viene, que veremos si empiezan o no los colegios, porque están absolutamente sobresaturados, plantear una descentralización me resulta interesantísimo, sin duda, no sé hasta qué punto fácil de implementar.

EM: Ya, ya, pero será un buen ejemplo de cómo se llevan a cabo todas esas ideas, ¿no? Algo práctico, algo efectivo...

JT: A mí me surge, a partir de lo que plantea Antonio, no del ejemplo este doble, de esta comparación, Elisabet, que ponías entre Copenhague y París. En relación con lo que decía Antonio, precisamente de **Agustín Hernández Aja**, que es verdad ahí tienes cosas en internet muy accesibles que te recomendamos sobre el barrio-ciudad y varias escalas, a mí me surgía un poco la cuestión de hasta qué punto esta situación puede favorecer la participación ciudadana, la democracia urbana, la participación en las decisiones que afectan al barrio, a la comunidad, al bloque, a la comunidad de bloques de viviendas, etc. Porque nos hemos visto obligados a través de grupos de whatsapp, cuidado que al mismo tiempo se da esta paradoja, ya no nos podemos ver de la misma manera, pero al mismo tiempo tenemos que tomar decisiones que antes no eran tan urgentes y que afectaban a nuestros espacios colectivos, comunes, públicos, la azotea, el patio, la calle, el tirar la basura... Entonces, el cómo nos obliga a replantear cuestiones que tienen que ver con eso, **la participación ciudadana**, y a lo mejor esta situación implica que haya una nueva, un cierto movimiento... eso, de recuperación, o no, porque a lo mejor ni siquiera se ha dado antes, de eso, de promover que los barrios se vuelvan a cohesionar en el sentido más político desde abajo, en el sentido más profundo del hecho, ¿no? Y en estas cuestiones que estamos indicando. Lo decía a partir de lo que planteaba Antonio, de Agustín Hernández Aja, pues que es una visión muy desde arriba, desde la planificación, del gabinete, de los ayuntamientos, pero también hay en este autor, y estos autores, plantean la visión ciudadana, oye y a partir de la necesidad, cómo se adaptada todo esto a las necesidades específicas que expresan los propios ciudadanos en sus movilizaciones, o en sus requerimientos, de sus reclamaciones a través de centros cívicos, a través de los mapas de los centros educativos o a partir de las asociaciones de vecinos. ¿Eso se va a recuperar de alguna manera a partir de este nuevo contexto? ¿Aunque sea telemáticamente? ¿Se puede recuperar de alguna manera? Pues quizás nos veamos obligados, positivamente dicho esto, a intentarlo, a hacerlo. Y por otro lado, son dos cosas un poco diferentes. Al comienzo de la pandemia me hacía la reflexión un poco, la pregunta de hasta qué punto esto podría **recuperar el comercio local, comercio de barrio**. Ahora que te ves en la necesidad, ahora no puedes ir ni siquiera a una mediana superficie que esté a 15 minutos o más. O que tengas que coger el coche para que no esté a 15 minutos, para que sea más cercana. Pues entonces, recurrimos, empezamos a recurrir mucho a la panadería de enfrente a la tienda de comestibles, a esto. **Y al mismo tiempo, esa tienda que traía el producto del entorno de tu población...**

quiero llegar muy lejos y no vamos a poder llegar seguramente, en la práctica. Pero ojalá esto también conlleve esa reflexión. Oye, es que hasta nuestra alimentación, nuestro consumo en general tiene que ver con necesidades de movilidad generales.

EM: Bueno, durante la pandemia también se restringieron, no sólo el movimiento de los ciudadanos sino de mercancías, a atravesar fronteras. Y bueno, no hubo desabastecimiento, pero sí que había productos que en el super no encontrabas tan fácilmente porque precisamente requería una logística que no era tan fácil de llevar. Y si, yo bueno, tal vez también se alimentan estas redes, esta forma más... esta vida más de barrio ¿no?

JT: Si, pedidos a domicilio que organizan entre varias entidades, asociaciones de vecinos... Estoy dando un ejemplo de iniciativas muy interesantes que ojalá sean chispas que contagien a otras más allá del propio confinamiento, de la propia pandemia. Que se organizan con comerciantes para decir "oye, vamos a llevar a personas mayores, con voluntarios, los productos que necesitan diariamente y nos organizamos en el barrio todos los comercios con la asociación de vecinos". Ha habido proyectos de este tipo.

AG: Fijaros, por ejemplo, Elisabet incluía en su pequeño resumen que nos mandó algunas cuestiones, por ejemplo, con relación a la ruralización de la ciudad, por ejemplo. Más allá de la dimensión espacial y al hilo de lo que plantea Jose ahora por ejemplo, la dificultad que en algunas ciudades se resuelve mejor, otras peor, de meter en el circuito, en su propio circuito comercial, por ejemplo, **las nuevas agriculturas urbanas**. Que se meten en las casas a través de redes sociales, que está muy bien, me parece magnífico, pero, oye.. por ejemplo, aquí en Sevilla cuando se habló de constituir una red de huertos y tal siempre se encontraban con el mismo problema: "oiga, y esa red de huertos puede entrar, en su propio canal, como sea, ¿puede entrar en un circuito comercial? Sería una oportunidad magnífica para el que vende y para el que compra. No necesariamente... No, pero lo rechazamos, institucionalmente se rechaza, de hecho, es complejísimo salvo que hagas... incluso a nivel ya más territorial, no urbano, meter un parque agrario en términos de planificación es un concepto absolutamente complicado, es más fácil meter... nosotros nos reíamos con un proyecto, es más fácil en la planificación y la ley de suelos, la ley urbana española, es más fácil meter un huerto en un jardín histórico que en un vacío urbano. Porque requiere que sea un espacio público clasificado como tal. Entonces, oye, y que ese huerto no de asistencia a tu casa sino que forme parte de un canal, bien con compra o bien sin compra, de atención que salga del canal oficioso, yo y mi producción, o del canal oficioso yo y mi red, a un acceso más normalizado, parece que sea una utopía absoluta en nuestras ciudades. Oye, vamos a revisarlo, podemos revisar esto. Creo que son estos elementos... probablemente esos nuevos surgimientos son los que tienen un espacio de oportunidad muy interesante y estarán muy asociados, creo, a la posición que se tome institucional ante ello. Creo que el gran peligro es que se están tomando decisiones que no saben, no digo ni siquiera que se hagan con mala intención, sino que no saben a que respetan. Otro ejemplo, lo planteaba Jose, eso sí lo he vivido yo en mi casa: la capacidad de autoorganización de las comunidades de vecinos, de las propias comunidades de vecinos en el uso de sus espacios comunes, van a estar muy asociadas a cómo desde la propia institución se asigne, sean más o menos lapidarias las prohibiciones. Por ejemplo, un gran problema que hemos tenido estos meses, que a lo mejor ya pasó era comprensible, ahora ya sería cuestión de no repetirlo, dar la potestad a los administradores de fincas de informar a toda la finca de que el uso de los espacios compartidos no... tienes que hacer una transgresión, prácticamente, de un nivel muy importante, y de un acuerdo colectivo muy importante, para usar los espacios colectivos. Entonces, en mi bloque de pisos teníamos una... cuando llegó esto la emergencia, lo pongo como ejemplo de utilizar de forma más autogestionada, el propio bloque se paralizó y al final llegamos a una paradoja, que es que la azotea parecía una feria, y el espacio colectivo interior, el patio del piso estaba baldío. ¿Porqué? Simplemente porque si desde la calle pasa la policía, y allí en mi casa es accesible, se ve desde fuera el espacio interior si se está usando, vas a tener una sanción. Y nadie de la comunidad, ni el presidente ni el administrador que tenga algo de responsabilidad administrativa, asume ese riesgo. Oye, pues a lo mejor habría que no poner el nivel de presión sobre lo que pasa en estos espacios... Es una cuestión de escalas, de lo que pasa en tu casa, en tu bloque, en tu calle, en tu barrio, en tu distrito y en tu ciudad. Y si entendemos que el nivel, las líneas rojas son las mismas en todas y cada una de estas escalas, se complica mucho el asunto, lo único que nos

queda es meternos en casita. Vamos a ... Y no sé si la administración ha pensado en ello, pero el impacto de la toma de decisiones a veces tan pequeñas como estas, a veces sí es muy grande. No puedes obligar a la gente a tener que ser transgresores para medianamente respirar.

JT: Muy interesante lo que plantea Antonio, y soy muy escueto porque no tengo mucho tiempo, la verdad. Media hora no iba a ser, Elisabet, ya te lo decía al principio. Y vamos, nosotros encantados, la verdad. Va a haber, **va a tener que producirse una flexibilización a nivel normativo y jurídico en muchos aspectos para adaptarnos bien a las circunstancias**. Decía Antonio el ejemplo de los centros educativos, de los colegios, ¿porqué no se utilizan? ¿Porqué no se dejan utilizar? Por la cuestión de responsabilidades, de seguridad, hasta qué punto nos hemos obsesionado, utilizo este término, con estas cuestiones. Luego Ha puesto algún ejemplo del tema agrario, de los huertos dentro de la ciudad, lo que le cuesta. Y bueno, podríamos añadir también la propia comercialización de ciertos productos que al no pasar por ciertas medidas higiénico-sanitarias y de controles comerciales, pues tampoco se pueden... Es decir, habría que ahondar, profundizar en una flexibilidad de las normativas, bueno, **flexibilidad y adaptación, no tiene porque ser más flexible sino a veces una norma distinta**, para que una azotea como la de mi bloque que es más grande que la plaza que tenemos enfrente, la podamos utilizar. Y el recinto como tal es más grande que la plaza. Pues bueno, no estamos aquí cohibidos, no nos atrevemos a subir y la azotea es fantástica, pero claro. Entonces, desde la comunidad, desde el barrio, depende de la escala, como decía también Antonio, pero esa flexibilidad, la flexibilización de los aspectos, los componentes más jurídicos, reglamentarios del urbanismo del municipio o de la región, me parece necesario.

EM: Totalmente, si, si. Y más si creemos que esto puede repetirse o puede normalizarse. Bueno, pues, muchísimas gracias por atenderme, ya no quiero robaros más tiempo. Ha sido muy interesante y como lo he grabado pues ya le iré extrayendo todo lo que pueda.

(...)

EM: Bien, mi estudio no se concentra en un barrio, mi idea es hablar del espacio público. Había pensado centrarme en Barcelona, pero entiendo que son casos que no tendrá tanto por la mano, así que podemos dejarlo un poco abierto a espacio público, Sevilla, ciudades, y si conoce algo de Barcelona encantada, pero hay muchos paralelismos, creo yo. Y sobre todo enfocarme a si esta emergencia sanitaria puede llevar a una revisión del urbanismo, del modelo de ciudad al que queremos intentar llegar a pesar de que sostenibilidad era ya un tema bastante importante, cada vez más, impuesto por Europa y por las visiones más modernas. (...)

ID: Yo soy bastante negativo sobre ese asunto (...). Yo soy bastante negativo con respecto a cómo puede afectar para esas cuestiones el tema del covid. Sin duda es un momento de crisis en el cual se abre la posibilidad de que hagamos replanteamientos a nivel urbanístico, a nivel económico, etc. Ahora, ¿se van a hacer esos replanteamientos? ¿Se están planteando seriamente? Bueno, tampoco conozco la realidad local de Barcelona tanto, realmente la actualidad política, conozco la ciudad, conozco la Colau y todo eso, pero no lo sigo tanto como a día a día. Mi opinión del impacto del covid por ahora, hasta el momento no creo que esté abriendo una brecha, como sería deseable, para replantear cuestiones de este tipo, sino que en gran medida lo que observo por el momento es que en cierta medida se refuerzan tendencias anteriores. De momento al menos, puede que dentro de un tiempo la propia realidad, la propia situación fuerce a un cambio, un giro más contundente. Yo, por ejemplo, con respecto al tratamiento de los espacios públicos, el covid está teniendo un efecto, desde mi punto de vista, terrible. Ahí, probablemente mi sesgo como padre es determinante, pero claro, en mi caso y en la ciudad en la que vivo la mayor parte del tiempo, que es Sevilla, pues, por ejemplo, el tratamiento de los espacios públicos post-confinamiento está siendo, en general, está siendo horrible. Nosotros tenemos todos veladores llenos de gente, todos los bares abiertos, Sevilla es una de las ciudades con más bares por habitante del mundo, del planeta probablemente y, por ejemplo, todos los juegos infantiles están cerrados, en Sevilla y en la mayor parte de ciudades de Andalucía. Es muy interesante porque las plazas que utilizo y que observo, incluso se da el caso de que todos los días por la mañana se precintan los juegos infantiles y por la tarde los niños rompen sistemáticamente todos los días. Con lo cual, claro, no solo hay una... esto es un ejemplo, creo que en general esto es extrapolable a como está funcionando la regulación de lo público y la regulación de lo privado. En general, en términos generales y en Sevilla, en Andalucía, todas las administraciones públicas tienen un montón de trabas, no hay atención personal en los centros sanitarios, lo cual podría tener un poco más de justificación, pero incluso cualquier tipo de servicio, incluidos los servicios sociales, tienen un acceso muy difícil, todos los trabajadores públicos o la mayor parte de los trabajadores públicos siguen teletrabajando, la presencialidad no se plantea. Se ha tendido a ser todo cada vez más digital, se han cerrado un montón de registros lo cual dificulta, a cualquiera que no tenga una firma digital, realizar cualquier tipo de trámite público y, sin embargo, todo lo privado funciona estupendamente, o funciona. Es decir, yo no puedo llevar a mis hijos al parque, pero puedo llevarlos a Isla Mágica, que es el parque de atracciones que hay en Sevilla. Entonces, todo lo privado más o menos funciona, vamos a ver cuando empiece el colegio, (...). Ahí hay una dejación por parte de la Administración, bueno, hay un claro nivel de prioridades: se ha priorizado que los negocios privados que generan empleo, y que tiene toda su lógica, funcionen y, por otro lado, lo público se ha visto totalmente secundario, y el uso del espacio público. Esto es una lectura de ese tratamiento del espacio público. Entonces, lo que es público es totalmente secundario y lo privado, bueno, si tiene interés la gente en mantener su trabajo o en que funcione su negocio, ya

adoptará las medidas. Y otra lectura que me parece interesante del hecho de que, por ejemplo, se estén incumpliendo sistemáticamente... cuando hablas con los políticos en Sevilla dicen que no se garantiza la seguridad de los niños, que no hay condiciones para garantizar la seguridad de los niños, no hay condiciones para garantizar la seguridad de los niños en los colegios tampoco. Bueno, todo eso es falso porque si eso fuera cierto querría decir que los políticos, por ejemplo, los concejales del ayuntamiento de Sevilla ni se preocupan por la seguridad de los niños ni sus padres se preocupan por la seguridad de los niños, son todos unos descerebrados y por eso los llevan al parque. La realidad no es esa, evidentemente, nadie se preocupa por la seguridad de los niños, nadie está preocupado (...) Hay como un miedo a cagarla, una **falta de asunción de responsabilidades desde la política**, es decir, "yo no me responsabilizo, dejo que la gente tome un poco la justicia por su mano y de forma sistemática sé que todo se está incumpliendo pero yo digo que está todo prohibido y entonces yo me reservo de cualquier problema, de cualquier responsabilidad". Hay una tendencia entre la clase política actualmente a evitar cualquier responsabilidad, y no es una cuestión de la clase política tampoco, porque la gente suele decir que tenemos los políticos que... y la gente se mete mucho con los políticos, pero yo diría que tenemos los políticos que nos merecemos. En gran parte, son reflejo de la sociedad en la que vivimos. Por ejemplo, en la etapa post-confinamiento en Sevilla y en general en Andalucía, e las ciudades grandes, hay mucho polígono de viviendas, de barrios de clase obrera generalmente, o barrios de clase obrera media digamos un poquito mejor, donde los espacios públicos están abiertos, son accesibles para toda la población, pero no están recepcionados por la administración. Entonces los gestionan las comunidades de vecinos, eso es muy frecuente. En muchos casos, las comunidades de vecinos intentan que el ayuntamiento los recepcione y el ayuntamiento no quiere, porque es más carga para parques y jardines. Entre ese tipo de espacios, en los últimos meses he visto cerrarse parques, enrejarse parques que no se habían enrejado todavía, que son escasos, levantar rejas con ayuda del ayuntamiento, he visto suprimirse los pocos bancos que había (...). Ahí no podemos echarles la culpa a los políticos, son las comunidades de vecinos y son comunidades de vecinos de clase trabajadora, de clase media, no mucho más allá de eso. Entonces, esto estaba antes ya, previamente, hay un reforzamiento de unas tendencias. Tú decías que habías leído el artículo de la Macarena, ahora caigo que ese sería de la población inmigrante, de la población extranjera. Esto son **tendencias que existen desde hace décadas, tendencias a levantar rejas, a prohibir bancos, a utilizar el espacio público**, aunque el único espacio público utilizable sean los veladores y aquel que sea aprovechable económicamente. Yo veo, ojalá me equivocase, pero por el momento, en las ciudades que conozco, ha tendido a reforzarse con todo esto. Ha tendido a reforzarse por un lado porque hay una comprensión hacia lo privado que no hay hacia lo público, y además no hay una responsabilidad ni de los políticos ni una responsabilidad colectiva hacia lo público, lo cual es una cuestión ideológica de gran calado, desde la forma en como nos relacionamos con el espacio urbano; y luego hay también probablemente, hay otras tendencias ahí. Creo que también ahí podríamos leer que la **tendencia a ignorar a todos los no adultos respecto al uso del espacio público**, pues se ve reflejada también en el tratamiento que se le está dando actualmente. Y el tratamiento que se le está dando a la ciudad, al espacio público y a los diferentes grupos humanos respecto a toda esta cuestión del covid, la tendencia a criminalizar a los niños como vectores de riesgo, o ahora a los adolescentes que son los que hacen el botellón, se van de fiesta, etc. Y también la tendencia a eliminar los espacios públicos y a hacer cada vez más impracticable los espacios que hoy día son principalmente usados por los no adultos, son los parques, los espacios públicos que no sean bares, son los sitios donde pueden estar los no adultos, donde puedes llevar a los niños, que parece que deberíamos tenerlos enchufados a una tele 24 horas al día, ese parece que debería ser el hacer de una buen padre o de una buena madre. O los adolescentes, que tienen en el espacio público el único sitio donde pueden estar sin

la supervisión directa, o sin la vigilancia de un adulto, que pueden escapar un poco del mundo adulto. Y creo que esa tendencia también se ve reflejada en el tratamiento que se está haciendo de los espacios públicos.

EM: Entonces, me hablaba de las comunidades de vecinos que están gestionando algunas de estos espacios públicos, ¿cree entonces que estas comunidades se ven como más reforzadas? ¿tienen un papel más importante? ¿Puede ser que esto luego lleve a que también ganen más representatividad en nuevos escenarios? Ya que han sido un vehículo que ha ayudado a gestionar

ID: Podría ser. Lo de la gestión de un espacio público era pre y post covid, es algo que se ha mantenido en el tiempo. El tema de la intervención sobre el espacio de las comunidades de vecinos y tal, claro, la experiencia que tengo es bastante negativa en general. Si que es verdad que ha habido muchas iniciativas de solidaridad, de todo lo que son las redes, los bancos de alimentos, etc. Bueno, habría que ver, no sé hasta qué punto se van a ver reforzadas, ojalá. Ha habido iniciativas interesantes, creo que al final han estado muy localizadas y se han desmovilizado muy rápido. Ha habido algunas iniciativas de redes que han tenido mucha actividad durante el tiempo de confinamiento, pero que luego, en la vuelta a la normalidad se han disipado muy rápidamente. Ahí ha habido también, he visto como relación entre el activismo más joven y el asociacionismo vecinal más viejo en algunos casos, pero por ahora no sabría decir si podría salir algo más duradero de ahí. Puntualmente, creo que ha habido iniciativas interesantes, pero, claro, por lo que he visto y aquí abajo en general, se han disipado muy rápidamente después de que se ha vuelto a la normalidad; no he visto que se haya ganado más protagonismo. No sé si en el futuro, ya con la cuestión de la crisis de empleo, estructural que se nos viene, pues puede ser un poco distinto. Otra cosa, no sé si va mucho por el tema de tu investigación, pero otra cuestión en la que se podría haber replanteado a nivel más macro, lo que tú dices de los espacios públicos es muy micro y muy del fenómeno inmediato, pero a ese nivel más macro igual sí **podría haber sido un momento también para plantearse qué tipo de economía, o algo tan básico como plantearnos la dependencia extrema que hay en determinados territorios del turismo.** En el caso de Andalucía es bastante fuerte, sin embargo, no me parece que esa haya sido la tendencia, sino todo lo contrario, por el momento se apuesta. Excepto algunas declaraciones de algunas personas del gobierno, más en el gobierno central que han podido ir por ahí, que en general se le han abalanzado como lobos la gente. Las medidas que estoy viendo que se están tomando desde el gobierno andaluz y los gobiernos municipales en general apuestan por una recuperación del escenario anterior, en ningún momento veo como que se esté planteando hasta qué punto el modelo económico que teníamos era **un modelo económico poco sostenible, en términos económicos. Hasta qué punto el modelo económico que teníamos nos ha sobreexpuesto a generar una sobre-vulnerabilidad de la población.**

EM: Ya, ya, y esta nueva normalidad se parece mucho a la antigua.

ID: Si, si, la nueva normalidad peor, más jodida para todos...

EM: Más frágil, y esas oportunidades que parecía que se iban a abrir... Bueno, estaba pensando que también si ya se hablaba antes y no sé si ahora se puede reforzar, por ejemplo, huertos urbanos y aquí se hablaba un poco de ruralizar la ciudad, ya no solo huertos sino también un paisaje más natural dentro de la propia ciudad. Claro, aquí Barcelona además es muy muy densa en general, no solo el casco histórico sino otros barrios, y sí que es un problema muy difícil de atacar cuando no puedes expulsar a la gente, claro. ¿Podría verse reforzada esta tendencia? ¿Puede ser también una solución para esta economía?

ID: Bueno, voy a ponerme el chip positivo. Yo creo que sí hay un abanico de oportunidades interesantes, yo creo que psicológicamente el impacto del covid con respecto a la relación de los hogares, con respecto a la ciudad, si ha podido generar una mayor afinidad hacia el campo, hacia lo no urbano, todo el mundo ha intentado escapar como ha podido de la ciudad y creo que todos le hemos cogido un poco de asco a las concentraciones, a la alta densidad. El piso de repente, el pisito pequeño de repente se ha vuelto más complicado, más para unos que para otros, evidentemente. Pero si yo creo que habrá que ver en el futuro, porque es todo casi hacer de adivino, pero creo que si es algo que puede acentuar tendencias hacia la suburbanización, que es algo no tan positivo. Pero también puede incentivar los movimientos neorrurales, los movimientos migratorios neorrurales y además facilitados por el mayor desarrollo que se va a producir o que se está produciendo en poco tiempo del teletrabajo. Hay ciertas tendencias que se vienen observando desde la década de los 90, muy lentas, con poco peso demográfico o con peso demográfico relativo, yo creo que se pueden incentivar mucho y eso puede ser una forma de reequilibrar el territorio, desde luego, de reequilibrar zonas que seguían perdiendo población o donde la población seguía siendo muy flotante, y también de descongestionar grandes centros urbanos. La descongestión de grandes centros urbanos y la pérdida de utilidad de muchas infraestructuras de muchos centros urbanos, si esta crisis sigue yendo por donde parece que va, pues también puede liberar muchos espacios dentro de la ciudad que también pueden ser espacios de oportunidad, para ser tomados desde las ciudades, la gente desde las asociaciones o de un gobierno con interés en hacer otro tipo de cosas, ya sea cubriéndolos con huertos urbanos, centros sociales, quiero decir, la pérdida, bueno, la paralización de obras, la paralización de proyectos de desarrollo urbano o de reconversión urbana, la pérdida de funciones de estructuras que estaban destinadas a determinados usos que a lo mejor van a tener menos demanda de ahora en adelante, como los usos turísticos; bueno pues genera, puede generar multitud de espacios de oportunidad que pueden ser aprovechados desde la administración, digamos desde la política más de base o desde la política más formal. Ahí dependerá de que haya grupos, de que haya políticos.

EM: Bueno, a nivel político sí que se plantearan diversas opciones, pero es una necesidad que se está planteando muy inmediata, que de alguna manera tendrán que incluirla en sus programas de cara a nuevas elecciones. De hecho, en París sí que ha coincidido durante este periodo unas elecciones municipales, precisamente en la capital, y uno de los proyectos del que más se ha hablado es el París 15 minutos, que tengas acceso a espacios públicos, al trabajo, a la universidad, a comercios que puedas necesitar, en un radio de 15 minutos desde tu domicilio. Lo cual cambia bastante la perspectiva del urbanismo, ¿no?

ID: Si, claro. Si, creo que es una buena oportunidad. Vamos a ver si eso, quiero decir, eso suena muy interesante, habría que ver cómo hacer eso con un monstruo como París. Seguro que en París tienen la capacidad para hacer muchas más cosas que en ninguna otra ciudad del mundo porque la cantidad de recursos que tiene, que se pueden manejar es enorme, pero habrá que ver también como funciona eso. Yo sin duda creo que es una oportunidad muy buena para hacer replanteamientos de ese tipo. Claro, aprovechando los contextos nuevos a los que nos vamos a enfrentar. Probablemente, igual me equivoco, sin tanto turismo urbano, el boom del turismo urbano, cultural, de los centros, diría que se ha acabado o va a ir a menos. Claro, las tendencias a la descongestión, las tendencias hacia incrementar el teletrabajo, al menos entre los oficios más profesionales, más cualificados, no manuales, probablemente eso ofrece posibilidades en el sentido de reducir los desplazamientos. A nivel de infraestructuras de transporte, claro, la situación actual supone un repulsivo. Lo que pasa es que también puede, depende, tienen que haber políticos valientes, tienen que haber recursos y tienen que haber probablemente

movimientos ciudadanos que vayan empujando en ese sentido. Bueno, toda la paranoia con respecto a las enfermedades también puede perjudicar los transportes públicos.

EM: De hecho, durante el confinamiento ha bajado mucho el uso del transporte público, y se tiene seguramente que repensar un poco: los accesos para que no haya contactos muy cercanos, los mismos vagones, autobuses... parece que tal vez deberíamos readaptarlos.

ID: Claro, sí, yo creo que para la bicicleta es muy bueno el contexto actual, no es bueno para el transporte en autobús o tren, por ejemplo, no mejora excesivamente sus perspectivas. Creo que debería haber como **un nuevo escenario de disputa urbana, o un escenario cambiante con respecto a las disputas políticas en el espacio urbano**, que no tiene que ir necesariamente para un lado o para otro. Creo que ofrece argumentos tanto para buscar una ciudad más sostenible, a nivel de transporte, a nivel de espacios libres, a nivel de equipamientos, etc. Más allá de la ciudad un territorio más equilibrado, como que da también argumentos para la mediocridad absoluta de la política. Entonces, hay que tener cuidado con eso. Yo creo que son elementos que hay que tener en cuenta en la disputa política actual, que sí cambian el escenario, no totalmente pero que lo cambian bastante. Sin embargo, claro, se nos puede ir para el otro lado, en un momento dado, fácilmente. Bueno, lo del tema de la vigilancia es quizás el más evidente, puede haber un retroceso a nivel...

EM: ¿Vigilancia del ciudadano quiere decir? ¿Unas normas y una policía encima? "las mascarillas, a ver si las llevas, y ¿dónde vas"?

ID: Claro y el control social probablemente es necesario en cualquier sociedad, pero vamos... no sé si era cierto pero algún amigo me comentaba que decía que incluso el propio concepto de la policía urbana provenía del control de las epidemias en el pasado, en la Edad Media, no sé si es cierto. Pero es verdad que toda la cuestión de las epidemias y del control de las epidemias tiene mucho que ver con el desarrollo de mecanismos y dispositivos de control social. En ese sentido **tiene sus riesgos para las libertades colectivas e individuales**. Es evidente que no tiene solo que ver con la mayor presencia de la policía o del ejército en ocasiones sino de un comportamiento tendente al control, a la paranoia en el peor de los casos por parte del ciudadano medio con respecto al vecino.

EM: Esperemos que eso no se quede arraigado, que sea un poco, que se vaya también si por suerte el covid se va controlando.

ID: Ya, pero por eso digo acontecimientos como este, como una guerra, una gran epidemia, abren determinados melones que luego no sabemos quién se lo va a comer. Al final, no podemos plantear una situación determinista de este escenario va a conducir hacia... la ciudad socialista, probablemente no. Pero, que si es un escenario de disputa política que lo pueden aprovechar diferentes actores.

EM: ya, pero sí que hasta ahora se ha primado, se ha priorizado una visión desde el campo sanitario, pero tal vez la gestión de esto cuando la situación más grave haya pasado permitirá a otros actores entrar, ya no será únicamente Don Simón hablándonos de cómo nos tenemos que comportar sino que igual, con un poco de suerte, hay arquitectos, hay urbanistas, hay antropólogos, hay otras personas que también entran en estos equipos para repensar.

ID: Claro, de la mano de los políticos.

EM: Si, claro, entiendo que sí, son los que en principio aprueban las leyes.

ID: Si, esperemos, sin duda. Pero bueno, vamos a ver qué gobiernos salen de aquí. También hay, también **estamos viendo mucho oportunismo político** (...)

EM: (...) Movilidad, en principio ha bajado el transporte público, pero ha subido el coche, la bici un poco, pero el coche ha subido bastante.

ID: Claro, sí. Depende del equilibrio de fuerzas políticas totalmente. Lo que te decía antes, yo creo que hay buenas oportunidades para fomentar el uso de la bicicleta, hay un buen contexto político para que cualquier tipo de gobierno mínimamente sensible fomente, justifique una mayor inversión en infraestructuras dirigidas al uso de la bicicleta, que se le dé más espacio dentro del espacio público, dentro del viario. Creo que es un buen contexto para eso. (...)

JL: Aquí jo tinc la sort o la desgràcia de ser el més gran, és un equip molt jove, tenen 30 i petita majoria i els hi pot aquest entusiasme. El *caminero*, l'enginyer: "la mobilitat serà fantàstica perquè tots no sé què"; i l'ambientòleg "i serà, tot serà verd". I recordo que vaig tenir, no enfrontament, no, però com "escolteu, que no n'hi ha per tant, que no canviarà tant". I em van fer canviar molt el meu article inicial per incorporar el seu optimisme perquè jo, la veritat, si hagués de publicar un article seria el primer a dir "escolti, això dóna pel que dóna, i tindrà uns efectes socials, evidentment que els tindrà, però que l'urbanisme és una altra història".

EM: Si, és que es veu. A nivell social, com parlava la gent fa un mes i com ara a l'haver-te d'incorporar i el ser tot tant immediat, tant improvisat, el que deies fa un mes gairebé s'ha oblidat, és molt fort.

JL: i perquè es diuen coses sense fonament i que no passa res, són hipòtesi. Però com a mínim reconèixer que, tenir aquesta humilitat per dir "escolti, jo dic això però...". Una cosa és una tertúlia de bar i una altra cosa és des del punt de vista professional i acabem fins i tot fent segons quines prediccions que no tenen fonament i que fan que ... Que anava a dir? Tu tens un guió de preguntes o algo així o vols que anem parlant?

EM: Bé, era una entrevista bastant àmplia i llavors si que plantejava 4 eixos per dir que allò no... per dirigir una mica però és ampla. Si vols vaig a fer preguntes més concretes, però si vol i la idea és que sigui bastant ampla perquè tocaré varius perfils. (...)

JL: La idea o, com a mínim la idea inicial meva quan em plantejava aquestes coses, és a dir, tot això que tu dius són els temes, els 4 eixos o els que van sortir finalment a l'article de planejament (...), però jo la tesi que em va sobrevolant sobre tot això és que són temes molt importants, els més importants, digues-li com vulguis, són temes on es poden fer moltes coses des del planejament urbanístic, però no sé fins a quin punt, primer, tenen relació amb la covid o amb les pandèmies i si la tinguessin, nosaltres des del planejament urbanístic hauria d'estar condicionat per una situació conjuntural. El planejament urbanístic, perdona de planejament més o menys en saps una mica? (...) Planejament territorial i urbanístic, Director urbanístic, les diverses figures que hi ha. (...) Si et perds m'ho dius, jo no me'n adono, tinc molt interioritzat el tema de planejament però si veus que dius "aquest tio s'està enrotllant, m'ho dius i miro de reconduir". Doncs jo, la idea és això, el planejament urbanístic el que té, és una pràctica estructural que té uns tempos que són de molt llarga durada, no únicament per l'elaboració. Aquí estem fent el Pla Director Urbanístic de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), que és previ al Pla de Direcció Urbanística de l'AMB, que substituirà al PGM de l'any 76. Un pla que té 44 anys i encara no s'ha revisat i encara no s'ha fet el Pla que va abans de que es pugui revisar, vull dir, estem parlant de mig segle. Després ve l'aplicació i després l'execució, perquè tot el que posa en un paper al final s'ha de mirar de fer realitat posant carrers, edificis i el que sigui. Vull dir, que la pràctica urbanística és una pràctica no de dècades, sinó de segles. El que deies abans del Cerdà. El que vivim ara a l'Eixample és el que va planejar aquest senyor fa 150 anys. I llavors, fins a quin punt el que nosaltres diguem o posem sobre el plànol, aquelles línies que han de guiar el nostre planejament han de respondre a una situació conjuntural com l'actual.

EM: Però bé, per exemple... Clar, per això també volia deixar aquestes entrevistes amples. Amb el plantejament ja parlava del Cerdà recuperant una mica aquesta figura a propòsit, perquè part del motor d'aquell projecte era

l'higienisme. Llavors d'alguna manera ara si que s'imposarà una revisió d'aquest concepte que no li direm higienisme perquè ens ha sonat molt del segle XIX, però si que la salut, aquest distanciament i mesures que, no és que no les coneguèssim en el nostre cas, però que potser havíem obviat perquè les ciutats són denses, perquè les ciutats són així, i es prioritzava potser més la convivència de diversos col·lectius socials es trobin i resolguin, que realment aquesta part sanitària. I ara potser si que això ens ho fa replantejar, no? I això si que és a llarg termini, la d'incorporar una visió una mica més...

JL: Si i no, hi ha dues coses. Una primera que és, una part de l'urbanisme de quan neix com a disciplina a mitjans del segle XIX és una resposta a la insalubritat de la majoria de ciutats, no només Espanya, Anglaterra, França, Alemanya i tots els moviments de la ciutat-jardí respon a això. Què tenien al cap? Aquesta obsessió per l'higienisme si ho vols dir així però que venia donada per unes ciutats que durant dècades s'havien anat configurant d'una manera insalubre. Era una resposta estructural a un problema estructural. Com estaven fetes aquelles ciutats era insalubre, les condicions de vida, els habitatges, la manca de clavegueram, un sèrie de coses que si que requerien una planta de la ciutat i un planejament totalment diferent. Però havien tingut prou segles per adonar-se'n i per això donaven una resposta. Això és una crisi, i l'article aquest comença amb el paràgraf una mica de llarg de "els episodis de la malària..." mai han comportat un canvi en el model, l'higienisme si (...). Lligant-ho amb el que dèiem al principi que també això m'ho va dir l'ambientòleg, hem tingut aquesta però si ara al setembre... Això anem a viure tots al camp i des-densifiquem, i al setembre ve una nova epidèmia que transmet un mosquit que viu en les àrees rurals, llavors què farem? Desmuntar tota la ciutat que hem anat construint? Cada tipus de problema, per la seva permanència temporal, hauria de tenir una resposta proporcional als seus impactes en el temps. I aquest era el plantejament inicial quan faig aquest article. I clar, alguna cosa si que podem fer, que és el que tu em deies a la segona part, alguna cosa si, de llarg termini, de la manera com fem les nostres ciutats, com les ruralitzem -si ho vols dir així- o com pensem els nostres habitatges, com pensem la manera en que es planteja això, alguna cosa si, aquesta part si te la compro.

EM: I la mobilitat. Potser més que transformar, accelerar tendències que potser...

JL: Si, accelerar si, en la meua opinió, accelerar però no perquè ho demani la covid, vull dir, la covid, en el cas de la mobilitat, el que demana és espai i, per tant, individualitat. I això és molt perillós perquè individualitat vol dir no col·lectiu. En aquest sentit el que demana la covid és minimitzar el transport col·lectiu i prioritzar el transport individual. "ah, que bé, en peu i en bicicleta". En bicicleta si treballes a 10 minuts de casa, perquè la majoria de gent viu a una distància prou significativa del lloc on treballa que l'obliguen a agafar un vehicle motoritzat, que moltes vegades és el transport col·lectiu. Si treus el transport col·lectiu estàs obligant, quan dius que vols seguir les consignes del covid, vol dir que estàs obligant a tornar al cotxe. Llavors, no és que la covid demani un cert tipus de mobilitat, és que nosaltres urbanistes proposem un model de mobilitat que es basi tant com sigui possible en els desplaçaments a peu i en bicicleta. I el fet que ens hem quedat a casa molts dies, els carrers s'han quedat buits, etc. ha permès veure a molta gent "ostres, és que aquest tipus de ciutat potser hem guanyat adeptes a la causa i ha fet veure que un altre tipus de ciutat és possible. Però és una causa molt, molt indirecte. Vull dir, podríem haver aconseguit el mateix efecte amb una bona campanya de màrqueting per conscienciar la població que no una cosa imposada per la covid. I en aquest tipus de coses jo crec que és important, quan et poses a treballar i quan saps que tindrà aquesta transcendència temporal, doncs tenir-les molt clares: el que és causa, el que és efecte, el que és causa indirecta per veure en què t'has de fixar. Llavors, és això, alguna de les coses dius "potser si que ho podem

fer". I el tema de l'habitatge que tu no plantejes jo crec que és dels més s'hi pot incidir. Com a mínim des de la pràctica urbanística.

EM: jo veia més que potser, tot i que l'Ajuntament i els governs si tenen algo a dir, ho veia més algo dels arquitectes, hi ha uns espais que són més privats. Però com també al primer treball analitzava l'espai públic no em va sortir tant directe. Amb lo de la sostenibilitat social també es pot parlar una mica de reequilibrar.

JL: I tu pots fer coses, que no és que...

EM: també ha sortit en altres converses, espai públic de fet tot l'espai col·lectiu, hi havia un antropòleg que ho deia, tots els espais de trobada sigui el portal de casa... Aquí són les distàncies més curtes que també es pot fer. O les terrasses aquestes que ara s'han vist tant necessàries si ens haguéssim de confinar un altre cop, o balcons.

JL: És clar, jo insisteixo, jo m'ho agafo tot des del punt de vista "què puc fer". I quan jo dic que podem fer els urbanistes quan dibuixem en un plànol per fer un model de ciutat pel futur, clar, recull algunes de les demandes que venen donades per aquesta prioritat. Llavors en l'habitatge me'n surten més i si vols ara en parlem. Les de l'espai públic és una mica el que comentaven abans. A veure, què em demana la covid, distància, distanciament. El primer que demana és aïllament, i aïllament vol dir poca utilització de l'espai públic. Mala consigna de sortida, sobretot pels que ens agrada veure la ciutat com un espai compartit, comencem malament, però després quan el feu servir, el més distanciats possible un dels altres i això en obliga a ampliar voreres. Bé, a costa de què? Dels parcs? Si jo vull fer una cosa que tingui cent anys d'efectes, ara he de ampliar voreres carregant-me els pocs parcs que tinc. O, a veure, en una situació que no és precisament excessiva en oferta d'habitatges, m'he de carregar blocs d'habitatges? I tot perquè, perquè potser l'any que ve una altra pandèmia que el que demana és densitat de població? És una tonteria, però bé, em vinc a referir en això. I llavors l'actuació en l'espai públic, primer en puc fer poques i després, les poques que hem demana la covid no acompanyen precisament el model de ciutat que parla de l'espai de convivència, d'intercanvi, de relacions, etc.

EM: també, una mica, el treball potser era orientar això. S'ha primat tant la visió sanitària, de salut que ens hem oblidat de molts altres aspectes que durant aquests mesos s'han anat deixant una mica. Potser urbanistes, arquitectes també ara poden dir "ei, abans de fixar res anem a discutir sobre el valor d'altres aspectes, que no sigui únicament el sanitari". Que està molt bé, però...

JL: Fins i tot... Jo sempre vinc en patinet però avui, com he tingut una lesió he hagut d'anar primer a l'hospital i he anat en cotxe. Quan venia en el cotxe sentia a la ràdio la consellera de salut, consellera Vergés, i deia això, "és que ens hem centrat molt en l'emergència de la pandèmia". Però salut també és tot lo altre, vull dir, la gent que s'ha quedat a casa i no ha pogut sortir, ha cascat la seva salut. La gent que no s'ha pogut relacionar amb altres, ha cascat la seva salut psicològica. És a dir, i en tot això també hi hem de pensar. (...) L'urbanisme també ha de tenir en compte, com tu dius, altres coses: salut, entesa com a "*no nos muramos mañana, madrecita*", però també en el que hi hagi uns espais que ens permetin la relació, que ens permetin la vida saludable i benestar i tot això. Llavors, és clar, és lo difícil i crec que requereix una certa reflexió i no deixar-se emportar per l'emergència. És que les presses són males conselleres i molt més en un cas així. Per això et dic, és que potser no et seré molt útil per totes les coses que he exposat.

EM: Potser és més divagar, és una reflexió. Jo ja sé que no sabem què passarà d'aquí a un mes i molt menys d'aquí a un any, no sabem ni tant sols com es comporta la covid perquè anem una mica a *salto de mata*. Amb lo qual són només reflexions, precisament perquè, bé, tant de bo algú m'escoltés, però és més per recollir altres aspectes que hem de considerar perquè la improvisació i les presses poden portar moltes vegades a que t'equivoquis. I simplement això, és una reflexió.

JL: ja et dic, per mirar d'ajudar-te el màxim que pugui. Tu ja tens més o menys una idea de l'estructura i de com vols enfocar el treball?

(...)

JL: Veig molt la distinció aquesta, què és el que vull? El PDU, què és el que vull? El coneixes? El Planejament urbanístic que estem fent aquí, el Pla Director Urbanístic. Mires, que està aprovat d'abans, de fa un any... mires les directrius bàsiques i ja hi surt tot això del verd: els corredors verds, la mobilitat sostenible. Vull dir, que no ha calgut la tragèdia o el xoc emocional que ha representat la covid. I llavors...

EM: Com molt, llavors, potser, a l'hora de dissenyar els jardins es fan uns espais pels que pugen per aquí i els que baixen per allà. Però que no afectarà tant, perquè en aquest sentit, el que dius, no pots de cop i volta replantejar-ho i que sigui immediat. No es fa així

JL: primer això i després que has de tenir en compte els possibles efectes en la reversibilitat d'això, diguem que... Jo del que deies, que pot fer l'urbanisme? És positiu i ajudaria a portar millor una situació com la que hem viscut ara i que no només això, sinó que faria la gent més feliç i que no costi gaire de fer: **obligar a que a partir d'ara tots els habitatges tinguin balcó**. Una gran queixa que ha tingut la població "és que no tenim balcó, és que tal...". Algun dia algú va suprimir els balcons dels habitatges. No costa res, els edificis destinats a habitatges han de tenir com a mínim una superfície de X m² de balco... És una tonteria, o el que dèiem abans dels espais comuns a l'interior dels edificis. A veure, l'accés als terrats, que no sempre és públic, o els espais d'interior d'illa, aquest tipus de coses així que per normativa urbanística hi pots incidir, per normativa i per... El planejament no és res més que dibuixar sobre un plànol i fer una normativa que reguli els usos i les intensitats. T'ho dic perquè la gent que no està molt acostumada a treballar en planejament sempre que expliquem un pla "és que hauríeu de fer això, hauríeu de fer...". Jo no ho puc fer, jo **l'únic que puc fer és un model de ciutat que respongui a uns ideals, diguem-ne, però l'únic que puc fer és crear unes condicions especials per tal d'aconseguir aquest ideal de ciutat. Jo no puc obligar a la gent**. Això ja ho deia l'Albert Serratosa, un senyor que va fer el PGM i era molt important. Durant uns anys jo vaig treballar amb ell i recordo, jo sempre ho explico això, el primer dia que el vaig conèixer "home, Joan, com estàs?..." I hem va dir una frase que vaig pensar, "ostres, pobre senyor ja està gran", però que després ha sigut la frase que més he repetit a les classes perquè és... "Jo puc fer de planificador però no puc fer de bisbe, jo puc dir com són les peces especials que situo sobre el territori, sobre la ciutat, però jo no puc dir a la gent faci això, Vostè no agafi el cotxe i agafi l'autobús, Vostè no tingui aquesta afició per la natura, tingui afició per...". La gent és lliure de fer el que vulgui, i correspon a altres instàncies administratives o no, d'inculcar una sèrie de valors, però nosaltres només podem fer això, crear espai, crear coses espacials que, insisteixo, es poden dibuixar i se li pot aplicar una normativa, res més. És trist, però és així.

EM: Bé, és trist però també, tampoc li traguem importància. Que a veure, que si que és veritat que hi ha planejaments que es fan amb una idea, perquè

evidentment, vulguis o no, algun eix has de seguir, i després com no sempre es pot estar a sobre la gent s'acaba girant i lo normal és que no sigui exactament el que havies pensat, més lluny o més a prop. Però si que s'accepten uns tipus d'usos, amb lo qual ja estàs dient una mica unes directives per unes activitats, uns espais que després s'utilitzaran per això o no, o serà aquí o serà allà, però si que s'incideix en la vida de la gent i a mig o llarg termini, inclús a nivell social. Però evidentment és gairebé impossible dir "cap aquí va i això faran". No, perquè l'esser humà i la societat...

JL: I tens les eines que tens i no en tens més, vull dir que ja m'agradaria a mi, o no...

EM: Clar, i és una orquestra amb polítics que donen unes eines, tu les aprofites com pots però també tens altres ajuntaments, altres departaments de l'ajuntament.

JL: I clar, que hi ha llibertat de pensament. Continuant amb el que deia el Serratosa de puc fer de planificador però no de bisbe, clar, és que potser un bisbe et diu això i un altre bisbe et diu lo altre, i l'imam de no sé què et diu i un guru hindi et diu una altra cosa. Hi ha llibertat de la gent de fer el que vulgui, el que li doni la gana, és feina de nosaltres en la nostra parcel·la, però també dels altres en pública que els hi toqui, de mostrar els avantatges d'un determinat model de ciutat, de territori, de país, de manera de viure, etc. **Reconeixent aquestes limitacions**, llavors si, tota *la carne en el asador*, posar tots els esforços que puguis per fer-ho possible. Però sabent això, que només tens aquesta capacitat per incidir en això.

EM: Però, per exemple, tot això del 22@, un *ejemplo al viento*, no acaba d'anar com s'estava preveient però en canvi hi ha tota una sèrie d'espai que podrien ajudar a esponjar, estan com molt concentrats i lo ideal per esponjar és que estigui més distribuït, però poden acollir certes coses. No pot haver allí com un replantejament d'activitats, d'usos donat que la previsió original no acaba de quallar?

JL: Si, i de fet, el 22@ ja ha patit al llarg de la seva curta història diverses transformacions de que en principi, la mixtura d'activitat i de residència, després es va primer molt l'activitat, es va veure que hi havia una gran descompensació, i després mires a Barcelona "ostres, és que a Barcelona té una relació entre activitat i residència molt a favor de la primera, de l'activitat, una ciutat molt especialitzada en activitat. Si cada sector nou de desenvolupes encara increments més aquesta diferència, malament anem. Per tant, el que fas és en un lloc que ja estàs molt especialitzat en activitat, mirar de primar la residència. I al revés, si te'n vas a un municipi del Maresme, dintre del que puguis, com és molt residencial, primar un cert tipus d'activitat. Això pel que fa l'equilibri. I després jo, per les coses que vas dient, jo veig que tu tens molt al cap el tema dels espais verds.

EM: Era la meua idea inicial i suposo que sempre està allí.

JL: Clar, jo és el que dèiem al principi, per nosaltres com a PDU tot l'interès a multiplicar i, de fet, les primeres propostes ja van partir, el que diem nosaltres aquesta infraestructura verda, que és fer a tota la metròpolis un suport verd a partir de grans àrees, d'àrees de frontissa per dir-ho així, i després els parcs, els corredors verds que els uneixen. La idea ja és aquesta. No és el que ens demanaria la covid. La covid ens demanaria fer carrers més amples, amb voreres més amples, però és això, és la idea d'una ciutat molt més saludable en termes ecosistèmics. Clar, tampoc sé si és la millor ciutat en termes de justícia social en tant que... "aquí que estàs fent un parc, aquí podries fer 2 mil habitatges públics", és que jo vull que l'aire sigui pur i no sé què, "si, però és que aquesta gent està dormint sota un pont".

EM: però bé, el pressupost de fer uns habitatges i d'un parc no és el mateix tampoc

JL: No, però en el supòsit que... i amés hi ha un planejament que diu, però en el supòsit que ho puguis fer, tu tens un espai i que és molt limitat. I en el cas de Barcelona és això, no és únicament que sigui limitat és que està ja molt cometat. T'hi caben poques coses, tens poc marge, i amb lo poc que tens, tens moltes demandes i moltes prioritats. "Ostres, és que el que caldria és més transport ferroviari", "tu saps que ocupa una infraestructura ferroviària?"; "bé, el que caldria són més espais verds", "No el que cal és més habitatge", "no, el que cal ...". I després hi ha altres actors que també tenen el seu legítim interès en el tema que és el de l'activitat econòmica. És que si voleu ocupació, i voleu guanyar diners també hem de fer fàbriques, i també hem d'ampliar l'aeroport... I a tu et toca anar reben tots els diversos inputs i dir "be, és que jo el model que tinc és sostenible ambientalment, just socialment, i competitiu econòmicament". Però tot això com ho tradueixo jo, què sacrifico a favor de què? En quina mesura? I tot això és el que fa realment molt difícil el planejament. Llavors, només falta que amés, per una emergència, tot el que havies pensat modifica-ho per...

EM: Com a eina, s'ha s'estava plantejant la reforma de la Via Laietana, pacificar alguns carrers, el carrer Aragó o la Gran Via que es tanquen al tràfic els caps de setmana, i això ho ha recuperat, bé ho segueix fent la Colau i sembla que ho vol implementar no com una campanya esporàdica sinó com algo que farà cada cap de setmana. Llavors, si que immediatament s'estan fent coses i són coses d'urbanisme.

JL: Si, si, ara jo diria potser no tant de planejament, com de gestió del dia a dia i que afecta l'urbanisme, però insisteixo, la Colau ja anava per aquí.

EM: Si, però ara s'ha accelerat. Ara el que feia doncs per la festa major del barri, ara ho vol implementar cada cap de setmana.

JL: Això, diguem-ne, jo trobo és com la gràcia, la picaresca d'aprofitar una situació "mira, ara que els carrers estan buits, ocupem-los..." Insisteixo, no és que ho demani la covid, és que com la covid ha donat aquesta situació, ha buidat espais i ha permès veure a molta gent que aquests espais alliberats són molt millors, "doncs aprofitem per fer-ho ara ràpid i ocupem-los. Allà diem que els bars no sé què i ampliem les terrasses, però ocupant un carril de circulació perquè després quan vinguin els conductors...". Si, però després quan tot torni a la normalitat, a veure com es gestiona.

EM: A veure, és clar, és això, es parla de "nova" normalitat. Llavors hi ha la paraula normalitat, o sigui, al que ja estàvem acostumats, però nova. Què serà nou i què serà normalitat? Què recuperem i què canviem? I no hi ha res definit, i no sé fins a quan no es definirà o si es definirà algun cop i anem improvisant constantment.

JL: No, i insisteixo, quan sortim d'aquesta en vindrà una altra. I un altra totalment diferent, i llavors, unes altres coses d'altres característiques, ostres... No sé, m'has anat a tocar un tema que sento que no et puc ajudar, perquè és això, jo no... llevat de les poques que t'he dit: en habitatge pot ser molt... o no sé, també expliquem amb els equipaments, què és el primer que es demanava sobretot quan va començar tot això? "Falten equipaments sanitaris i llocs on puguem hospitalitzar molta gent...". Bé, costa molts diners fer un hospital, vull dir, si ha d'estar ocupat 3 mesos cada 20 anys, potser que ens ho plantejem. Però si fer un **equipament més polivalent** que a l'hora de fer aquest tipus de coses així, però ... Veus, vull dir, que de la gran

dallonses "hem de fer més hospitals, no sé què" ens quedem amb un equipament que sigui polivalent. De la gran no sé què, ens quedem, vull dir, i tot això es fruit d'anar paint, d'anar relativitzant les coses que es veuen, de no deixar-se emportar pel xoc. No et sona el llibre de la **Naomi Klein, La Doctrina del Xoc?** (...) És molt bo, la noia aquesta va guanyar un logo i ella parteix del Friedman i del Pinochet per explicar com les societats, com han estat utilitzant els neoliberals com el Reagan, la Thatcher, el Pinochet... per fer això, crear un gran xoc a la societat perquè quan crees un gran xoc la desorientes. I en el moment que està desorientada, sense cap capacitat de reacció, pots introduir una barbaritat que d'una altra manera hagués tingut una gran oposició. Doncs és una mica això, en aquest cas igual, ser capaços de superar aquest primer xoc, això ha suposat un xoc a tothom i llavors tothom amb unes ganes d'opinar, però no per protagonisme sinó per aportar solucions, i "vinga tal, no sé què" i tertulians... amb tota la seva bona intenció perquè estem tant afectats que... Superar aquest primer moment de desconcert per fer les coses amb encert, per no cagar-la per dir-ho així. Igualment en un camp com aquest. "Doncs ara farem 3 hospital, i hospitals...", i l'any que ve se'ns curen tots perquè tenim una vacuna i què en fem?

EM: Ja, ja, però per exemple, amb alguna gent dèiem, és molt possible que ara, bé, ens hem adonat que el que es necessiten són espais polivalents i flexibles i que realment ha de ser aquesta visió. Inclús amb el pisos, es veu que també coses que han funcionat bé és precisament que tinguessin espais polivalents, perquè tens l'espai que tens però si on menges, a la tarda ho pots arreglar i fer una oficineta, llavors no tens que tenir tantes habitacions. I pots aprofitar. Doncs en espai urbà, públic també, es pot pensar.

JL: Lo dels pisos que dius ara també va sortir aquí. Clar, com a urbanistes no ens dediquem tant a l'interior i si tens un envà i el tires a terra i fas un espai diàfan. No, a lo gros, a la mida del pis. "És que aquestes etapes de confinament en les que molta gent ha estat setmanes seguides dintre el seu pis, petit, de 60 m². El que s'han de fer són pisos més grans perquè la gent...". Ni que els puguin comprar, ja fa 30 o 40 anys que a Catalunya disminueix la grandària de les llars, perquè gent gran es fa vídua, perquè ja no té familiar, perquè hi ha més separacions, perquè mil històries, i cada vegada les llars, les unitats familiars són més petites, i demanen pisos més petits. Llavors aquest primer impuls, si t'hi fixes, sempre et vaig posant exemples de primer impuls que donarien una solució determinada, o sigui "pisos més grans", després quan fas una reflexió "escolta, perquè faràs pisos més grans si el que ara està demanant la gent són pisos cada vegada, no més petits, més ajustats a la dimensió de la llar que cada vegada és més minoritària, que és més reduïda". Llavors tot és això, **tenir la sang freda per saber destriar aquells elements que acaben sent poquets, però que et permeten, responent una pandèmia, responent a un model de ciutat més saludable, sense impedir altres desenvolupaments que vinguin donats en un futur per noves demandes**, etc. doncs puguin concretar-se en un pla de planejament.

EM: T'entenc, però, per exemple, ara hi haurà tots aquests ajuts de la UE, que ja s'ha parlat, molts d'aquests ajuts aniran vinculats a un control, a l'aprovació d'uns certs projectes i que ja la UE anava per planejaments d'aquesta idea de sostenibilitat. Bé, doncs si hem de justificar això, si s'ha de... Clar, també hem de tenir tota aquesta visió, tots aquests projectes, sinó redactats al cap per poder-ho fer encaixar i justificar aquells crèdits o aquells ajuts. No tot quedarà en l'aire, només per justificar aquests calers... L'economia canviarà, ja s'està veient que el turisme quedarà tocat un parell d'anys, com intentem fer encabir altres activitats i que aquest col·lectiu de gent que estava treballant al turisme...? Evidentment són coses que no sempre l'urbanisme té resposta però... Ah, i una altra, ara que hi hagut eleccions municipals a París, s'ha parlat molt del projecte 15-minuts. Vull dir, és un projecte urbanístic que l'ha ficat com algo molt important dintre de la campanya.

JL: Que sí, te'l compro. El paper ho aguanta tot. Correcte, que tothom visqui a una distància màxima de 15 minuts del lloc on treballa. I qui pot dir que no? (...) si tens la gran sort, de poder comprar o llogar una casa que està a prop d'aquesta feina i que totes hem duraran per tota la vida. Perfecte, molt bé, i els teus nens aniran també al cole del barri? I tu aniràs a la compra aquí al barri? I els teus familiars que visites habitualment també viuen al barri? Vull dir que, la ciutat dels 15 minuts vale, sí, molt be. (...) jo crec que no és nou, hem de fer ciutats mixtes, jo des de que vaig començar a estudiar ja fa uns quants anys que ho sento dir, la mixtura d'usos, perquè la segregació funcional provoca aquestes barbaritats de mobilitat que obliguen a desplaçar-se en transport motoritzat i sobretot en transport privat. Perquè? Perquè és un moviment en xarxa de tots contra tots que el transport col·lectiu no té prou massa crítica per servir tots aquest fluxos, has d'anar en transport individual, etc. I per això es demana una ciutat compacta (...) **jo l'únic que puc fer és** que aquí hi hagi residència i aquí hi hagi feina. Però el que no puc aconseguir, el que no puc fer com a bisbe o com a mag és fer coincidir aquest perfil de feina amb aquest perfil... (...) **crear unes condicions que ho possibilitin, no que ho facin realitat** sinó que ho possibilitin. (...) Això ajuda a persones que no tenen la visió espacial que tenim nosaltres. (...) Insisteixo, **nosaltres podem crear les condicions amb normativa urbanística**, doncs permetrà que als teixits residencials els baixos siguin utilitzats per activitats comercials, es prohibirà la instal·lació de grans centres comercials fora del teixit urbans i que obliguen a desplaçar-hi en el vehicle privat. Això s'ha fet, vull dir, no sé si recordes l'època del tripartit, la llei d'equipaments comercials que prohibia això i al final van haver-ho de vincular a l'urbanisme i els va sortir un contenciós i el van perdre, tot això. Prohibint crear grans superfícies fora del teixit residencial... (...) Ara que hem fet, l'any passat vam aprovar l'avanç del Pla Director Urbanístic i hem fet unes sessions de participació, per explicar-ho i també per recollir les aportacions de la ciutadania. I és molt xulo, es fan les típiques explicacions però també es fan sessions de tallers i seus a taula, o en sales... jo ja ho sabia, però com som un equip més jove també m'ha fet gràcia que ho descobrissin ells quan anaven allà. Llavors posem taules amb 10 o 12 persones i parles d'un tema i un del nostra equip allà, agafant idees i tal. I que ja veus, veus que la Sra Maria "és que nosaltres", o l'Elisabet "és que una ciutat més verda i no sé què", i el Pepito "no, és que necessitem habitatge perquè nosaltres tal", "no, perquè en aquell solar d'allà"... Perquè amés va per municipis, "ah, no, no", i l'altre "home, però que no veieu que tenim un atur impressionant, estem en un municipi que el que cal és crear més..." "jo tinc una proposta d'inversió d'empresa que vol ocupar aquest espai d'activitat econòmica"... I això és lo interessant, **en la participació lo interessant no és que t'aplaudeixin, és que entre ells vegin que els interessos d'una taula de 10 persones són 10 interessos diferents. I això per nosaltres és molt interessant però també és molt bo, perquè llavors deixen de veure el planificador com aquella figura que imposa el seu criteri i et veuen com aquella figura que mira de coordinar els diversos interessos de manera mesurada** per tal d'aconseguir... I això és el que és molt difícil. (...) Jo miraré **de trobar el punt que maximitzi la satisfacció de tots vosaltres**, i trobar aquest punt és molt complicat.

EM: Exacte, i aprofitar potser unes situacions per que també amb un cost i una inversió s'obtingui el millor rendiment possible. Que no sempre la mateixa fórmula ha de funcionar perquè depèn de molts factors.

(...)

JL: Del cas típic de la peatonalització dels centres, a Barcelona el cas del Portal de l'Àngel és paradigmàtic. (...) Lo important és això, hi ha un anhel, no vull dir en les capes més... potser entre la gent més experta o més conscienciada sobre qüestions de sostenibilitat, sobre qüestions de justícia social, etc. d'un model de ciutat diferent. I que no és nou, és un anhel que de fa dècades que surt, i aquest PDU parteix també d'aquest anhel i per això els criteris que

guien les seves propostes van per aquí per lo que fa el verd, pel que fa el metabolisme, pel que fa mobilitat, pel que fa tots els camps vaja. I llavors potser l'efecte que té la crisi actual en tot això és que ha fet ampliar una mica la consciència de la majoria de la gent, d'aquesta gent que no estava al corrent, no ja de les voluntats sinó de les necessitats d'aquest nou model de ciutat, de veure que hem de tirar per aquí. A mi, personalment, no m'ha canviat la meua manera de pensar. (...) Tens la idea aquesta interioritzada i la tires endavant, i llavors... Ara, de la ciutat que tu volies, el model de ciutat que tu volies, què t'ha canviat arran d'això? Què faries tu diferent? Ja et dic, molt poqueta cosa, els equipaments polivalents, els habitatges amb balcó i poca cosa més, perquè... I les altres coses, insisteixo, les faré però perquè m'ho digui la... (...) Només hi ha una cosa que és pitjor que un mal pla, que és que no hi hagi pla. I és el problema que hem tingut en aquest país durant molts anys, que urbanísticament ha tirat perquè era obligatori però sempre han faltat molt dues figures, una és el planejament territorial, aquests **plans territorials que són competència de la Generalitat de Catalunya des de que es va recuperar l'autonomia que es va fer una llei l'any 83 (...) per coordinar tots els plans urbanístics que es fan als municipis**. Cada municipi fa el seu pla urbanístic segons els seus interessos i el municipi del costat, i potser un tira la carretera per aquí i ... Saps? És exagerat però en alguns punts si... vas a Calonge i vas pel passeig marítim i arribes a Palamós i t'has de moure 10 metres perquè el passeig marítim de Palamós arriba aquí i el de Calonge aquí. (...) Ha d'haver per sobre **una figura de planejament que coordini aquests projectes urbanístics** (...) Això són els plans territorials que són competència de la Generalitat. **La Generalitat des de l'any 83, que va aprovar la llei, fins l'any 2006 no va aprovar ni un pla territorial, ni un;** tenia competències i ho podia fer i no ho va voler fer. Va venir el Tripartit, el Nel·lo que quan era el secretari de planificació va aprovar tots els plans territorials, el 2010 va tornar a entrar el govern Convergent i va tornar a enterrar els plans territorials. Què ha passat durant tots aquests anys? Doncs que **cada municipi ha fet el que li ha donat la gana**, i llavors (...) i anava tot a cop de les voluntats de l'alcalde torn, etc. I insisteixo, no amb interessos especulatius, no necessàriament amb interessos especulatius sinó buscant lo millor, però és que lo millor... **la suma de les voluntats individuals no és la voluntat col·lectiva**, i llavors... Per això et dic que no hi ha res pitjor que l'absència de planejament. A nivell territorial i a nivell també urbanístics, casos com aquests... el PDU per una àrea metropolitana, que aquí en teníem, no sé fins a quin punt estàs posada, que l'any 74, encara amb el franquisme es crea la corporació metropolitana de Barcelona, això ve de llavors... Eren 27 municipis, que són els que van fer el PGM, el Planejament metropolità que són els 27 municipis es crea el 74, el PGM s'aprova el 76, un planejament supramunicipal amb una corporació amb competències municipals que podia tirar endavant aquell planejament. Clar, al 87 la Generalitat diu, "osti, la corporació metropolitana, nosaltres a Catalunya som 6 milions, els governos jo, i aquí la corporació metropolitana són 3 milions que els governen els altres, tal..." I es carrega la corporació metropolitana de Barcelona. I llavors des de l'any 87 fins el 2010, que s'ha tornat a aprovar, a crear l'àrea metropolitana hem estat igual, amb un territori superdens, super interrelacionat entre ells, amb necessitats que necessites compartir i coordinar amb el municipi del costat, però que no tenia una autoritat urbanística única, diguem-ne que les fes executar. Això és voluntat política, per això et deia que ara ens ficàvem en temes religiosos, de que no hi hagi un planejament (...). Aquesta és una mica la mentalitat, si creus en el planejament o no, el planejament per tirar endavant un model territorial. (...)

(...)

EM: Jo primer volia fer un estudi sobre l'espai públic a Barcelona i el tema d'urbanisme contemporani. Però amb el tema del covid, tal com el tenia plantejat originalment no podia desenvolupar-lo, vaig pensar fer-lo d'això. És un tema xulo però encara està a les braceroles, evidentment s'estan prenent decisions sobre la marxa i sense un coneixement profund sobre si són aquestes les mesures més adequades, però s'ha de prendre la decisió cap endavant. Tot i així, jo m'ho plantejava potser més com una reflexió, un anàlisi perquè s'han tingut en compte aspectes sobretot sanitaris per resoldre en emergència una situació. Però ara que va passant una miqueta el temps, que anem coneixent una miqueta més les coses, penso que potser és temps de fer una reflexió i plantejar opcions, encara que es quedin només sobre el paper, per veure què es pot fer i si implicarà alguns canvis, sobretot en els temes d'urbanisme i de geografia.

AG: Molt bé. Si et sembla començo amb uns comentaris sobre les qüestions generals que m'has apuntat. **La pandèmia ja estem veient que tindrà un efecte disruptiu sobre les ciutats i sobre les mobilitats.** Hi ha una qüestió de context general ... Bé, si et sembla, abans de començar amb això em presento perquè així tinguis tu també el detall del meu perfil, a què em dedico i què és el que puc aportar a través de l'entrevista. Jo soc geògraf, em vaig doctorar a la UdL tot i que vaig fer el que llavors era el programa de doctorat, que és com el màster d'ara, a la UAB i la meva tesina la va dirigir el Francesc Muñoz. Vaig acabar la tesi a la UdL al 2009 i des del 2011 vaig entrar com a professor a l'URV i aquí continuo. Soc investigador del GRATET que és el Grup de Recerca d'Anàlisi Territorial i Estudis Turístics, que és el grup gran de Geografia a la URV i coordino un màster en planificació territorial. Vas enviar un correu a un company de departament, Jordi Blay, i ell m'ho va redirigir perquè jo em dedico a temes de geografia urbana, transport i mobilitat, i just fa 15 dies m'acaben d'adjudicar un projecte de recerca sobre la covid i les mobilitats Catalunya per tant és un tema que estic fent recerca.

Sobre la teva qüestió general, quan parlo sobre la covid hi ha un tema vinculat amb Geografia que sempre intento situar molt bé que és que la covid ha arribat en l'època de les **hipermobilitats**, i estan molt imbricades una amb l'altre. Hipermobilitat a totes escales, viatgem com mai a totes les escales, a nivell global i després a nivell local i nivell urbà. Viatgem molt a nivell global: turisme, professional, congressos, etc. Si mires dades del negoci de l'aviació, el volum de viatges internacionals en avió cada any creix, no para de créixer cada any, cada any... Això ha explicat, a nivell del virus, la difusió tant ràpida i com s'ha estès. En el segle de les hipermobilitats, les pandèmies se difonen com no havia passat mai. Però a nivell local i regional, ens movem també com mai, no només mobilitat laboral. És cert que totes les enquestes de mobilitat demostren que la distància recorreguda i el nombre de desplaçament es van incrementant, sinó també la mobilitat per oci, que sovint està menystinguda, no és la de cada dia per anar a treballar o a estudiar sinó aquella que fem per activitats de lleure, i aquesta és la que més s'ha disparat i la que més distàncies recorre, no només en les vacances d'estiu sinó en el cap de setmana, el lleure, el cinema, el teatre... i això és una màquina, en aquest cas de difondre el virus. No es pot entendre com s'ha difós el virus sense incorporar en l'anàlisi les mobilitats de la nostra societat. Per això, les primeres mesures que s'han pres per contenir el virus totes van relacionades amb la mobilitat, contenir la mobilitat perquè és el vector de transmissió. I això, va a l'epicentre de com som com societat, som una societat hipermòbil, però també en com entenem les ciutats. Les ciutats acaben sent el contenidor en el qual tots aquests fluxos de persones van convivint. En el teu cas, no sé si vols centrar l'estudi sobre una ciutat concreta o ...?

EM: si, havia pensat centrar-lo en Barcelona perquè ja el primer projecte era Barcelona, és el que conec i tinc més accessible i, al capdavant, és un paradigma i un bon exemple.

AG: Doncs en el cas de Barcelona, el que et deia abans de les mobilitats. Si tu miressis un dia qualsevol, pre-covid, i fessis una instantània de quanta població hi ha al municipi de Barcelona, veuries que és significativament superior al 1,5 milions empadronats suposadament. I això connecta amb el que et deia de les mobilitats laborals i per oci: una qüestió és la població resident i una altra és la població que utilitza aquell espai. En el cas de Barcelona és molt superior al de la població resident. I part d'aquestes mobilitats, per oci, per lleure, per serveis, per visites familiars... es produeix de forma diària a Barcelona i, per tant, es negocia l'espai públic. Els que venen de fora amb transport públic per arribar, els que estan dintre també en bicicleta o a peu, etc., tot un reboll. En això ja hi ha molta literatura que en els últims anys connecta estudis urbans, mobilitat i espai públic, i que feia referència a la necessitat de repensar els nostres models de mobilitat i l'ús de l'espai públic. En el cas de Barcelona no hi caben més cotxes, els cotxes que venen de fora, els que es mouen per dins, la implicació en la contaminació, la salut de les persones, congestió, ocupació de l'espai públic... era un debat que ja fa temps que dura: la necessitat de donar més espai al vianant, la mobilitat a peu, però també la mobilitat activa (bicicleta, patinet, etc.) i més pes al transport públic. Això era un debat que ja feia temps es parlava i que la covid ha tornat a posar sobre la taula, jo crec que per dos motius. Primer, naturalment perquè la mobilitat torna a ser un element central en la covid, en com es propaga. I després perquè durant el confinament vam fer com una pausa que va treure dels carrers els cotxes i ens va permetre entendre... per mi era una forma de que el gran públic entengués quanta part de la ciutat s'estava dedicant al cotxe. En el moment que els cotxes surten del carrer Barcelona, però parlem també de Tarragona, Lleida, Reus, Vic, etc. Aquelles setmanes que van desaparèixer dels carrers els cotxes, vam veure que les places i els carrers eren més amples del que semblaven i no només el metro de vorera que utilitzàvem habitualment. Es van començar a utilitzar mesures provisionals, aquest urbanisme tàctic de destinar espais que fins ara eren pel trànsit rodat als vianants. I vam començar a veure que hi havia una altra opció de fer la ciutat. Han passat coses molt ràpidament, si ens situéssim a l'abril o al maig veuries que hi havia un discurs a la ciutat de que això ens permetria recuperar l'espai de la ciutats, és la gran oportunitat, etc. Si ens situem ara veuríem que totes les estadístiques diuen que el mitjà de transport que està creixent com l'espuma arreu del món és el cotxe i que estem davant del repte de tot el que hem anat guanyant en transport públic en les últimes dècades ho perdem tot perquè ara s'està veient com s'està estigmatitzant el transport públic com un espai de risc, de contagi i per tant que la mobilitat segura és aquella que es fa en vehicle privat. Per tant, diguem és diferent del que dèiem abans, una cosa i l'altra et situen la mobilitat, mitjà de transport i com negociem l'espai públic estan com mai en el debat en posicions que poden semblar excloents entre si. Llavors, com evolucionarà això? També depèn de com de valent és l'administració local a l'hora de prendre mesures. Tenim posicions molt diferents segons els municipis, segons les tradicions, segons el paper que puguin jugar els actors locals, aquí els comerciants i associacions de veïns tenen molt a dir, per tant, anirem veient. Barcelona sembla que està tenint una posició bastant activa en anar transformant espais per a vianants però no és així en altres municipis. I d'altra banda, és molt fàcil entre cometes ser valent o ser atrevit en moments en que el transit ha caigut, per tant, les mesures provisionals són fàcils: pintar un carrer, pintar un tram, és relativament senzill. El repte realment complicat és convertir aquestes mesures temporals i provisionals en permanents i estables.

EM: La pregunta anava una mica per aquí, no? Aquest transport públic que volem que es mantingui, com s'hauria d'adaptar? Jo no et dic com creiem que ho farà

perquè hi ha molts altres factors, però des del punt de vista d'un geògraf i d'algué que pot pensar en mesures urbanístiques, què podria donar seguretat i estar més o menys accessible? Has parlat de l'urbanisme tàctic, aquestes mesures concretes...

AG: Mira, connecto això amb el fil del què t'estava dient fins ara, no? Els reptes que teníem per tenir una mobilitat més sostenible, més sana, que puguem caminar més perquè també està la mobilitat activa, que és aquella que implica una certa activitat física, també està connectada amb un major ús del transport públic. M'explico, si vas en cotxe és porta a porta, si vas en bus o en metro has de caminar fins la parada per tant també connecta amb altres modes de transport, el transport públic propicia una mobilitat activa ja que implica la mobilitat de la persona, i per tant, té una connexió amb la salut física de les persones. També ha de veure amb temes de justícia social, una mobilitat més vinculada amb el vehicle privat és més desigual socialment. Tots aquests reptes hi eren abans i ara continuen i es poden aprofundir encara més. En aquest context hauríem d'aprofitar l'element disruptiu de la pandèmia, que és com un llampec que cau i canvia les coses, per ser valents i aprofitar canvis en aquest sentit. El lobby de l'automòbil i de la mobilitat privada i també les ments més tancades al canvi faran pressió com mai l'han feta perquè el vehicle privat no perdi espai a la ciutat. D'aquí que cal governs que siguin valents i que prenguin mesures que poden ser impopulars. Perquè no hi ha més, perquè els carrers tenen una amplada i la ciutat té uns metres quadrats que pots dedicar a una cosa o pots dedicar a una altra. Poso un exemple: les ciutats del Nord d'Europa que ara veiem que té molt pes la bicicleta no han estat sempre així, fa 50 anys no eren així; de fet eren com aquí, amb molt pes de l'automòbil. Va haver un moment, que va ser bàsicament a partir de la crisi del petroli dels anys 70 en què els governs van veure que per una qüestió energètica i econòmica la dependència del petroli era un problema. I van fer polítiques actives per fomentar el desplaçament de curta distància, i donar espai i seguretat a la bicicleta dins de la ciutat. Llavors ara tenim unes ciutats en que té un espai, una seguretat i unes garanties el anar en bicicleta que ja permet que afrontin, per exemple, la pandèmia actual amb una forma diferent. I ràpidament apareixen pensadors ara, arquitectes i geògrafs, que diuen "clar, és que som diferents"... ja però és que abans no ho érem. Algú va decidir que fóssim diferents i planificar en aquesta línia. La por al canvi i voluntat de l'immobilisme sempre hi serà. Llavors cal ser, en aquest sentit... interpel·lar directament a la política local, de fer cas als tècnics, geògrafs, urbanistes, arquitectes, etc. que plantegen que s'ha de reformular l'espai públic i donar més pes al vianant i al transport públic, carrils preferents per autobusos, carrils bicicleta de veritat, segregats, ni sobre les voreres ni compartint espai amb l'automòbil. Tot això, en una ciutat com Barcelona i a l'Eixample, té possibilitats per fer-se, de fet algunes mesures es comencen a implementar. En aquest sentit, com deia abans, hi haurà resposta. Per exemple, en altres ciutats fora de Barcelona, passa molt recurrentment que un dels primers frens per treure el trànsit rodats dels carrers, sovint poden ser les mateixes associacions de comerciants. Tenen la idea que si no poden accedir amb vehicle privat al carrer on tenen el comerç perdran activitat comercial. I sovint són els mateixos comerciants qui actua de lobby perquè una plaça no es converteixi en una plaça peatonal i que continuï guardant la circumval·lació de cotxes al voltant, que un carrer no es tanqui al transit rodats, i sovint si un ajuntament decideix peatonalitzar un plaça o uns carrers pot tenir una resposta forta tant dels propis veïns com dels propis comerciants. Per tant, insisteixo, s'ha de ser valent en aquest sentit, i les evidències que tenim d'altres casos així ho demostren, si tu penses en els carrers comercials o més dinàmics més importants d'Europa sempre veuràs que són carrers peatonals on els residents poden passejar, parar a les terrasses i als comerços. Per tant, des d'un punt de vista econòmic, s'ha demostrat que és eficient. Per tant, digue-m'ho així i connectat amb el que deies: és un moment d'oportunitat, els reptes son allà, l'alternativa de tornar al mode del vehicle privat hi és i la força, i apretaran. Per tant, cal des del governs local ser valent i apretar en aquest sentit.

Mesures? Està clar, son mesures de... finalment tenim l'espai que tenim... de **reduir l'espai que dediquem al vehicle privat a la ciutat, tant de transit rodat com d'aparcament i especialment en els espais centrals de la ciutat**. Per tant, això vol dir que mesures concretes de certs carrers no es poden quedar en intervencions aïllades, sinó que han d'anar acompanyades d'altres mesures més estructurals com pot ser **aparcaments a la perifèria, aparcaments dissuasoris, com pot ser millora del transport públic, increment de freqüències centre-perifèria**, ciutat central i els entorns. Anant concretament al transport públic, ara anem a un context on la por al contagi farà que potser perdem usuaris. Parèntesi en això: de moment no hi ha cap estudi científic, validat, publicat i amb dades de qualitat que demostrï que el transport públic sigui un espai de contagi.

EM: Ah, no. Que ha perdut usuaris és evident, per això.

AG: És evident, que s'està estigmatitzant també és evident. De moment del que tenim evidències és de contagis a les reunions familiars i a les discoteques. Però al transport públic de moment no tenim evidències que hagi sigut així. Malgrat això, evidentment no estic advocant aquí perquè tinguem un transport públic massificat. El que cal, novament, és que els governs siguin valents, i així com hem tingut un pla de xoc de sanitat durant l'inici de la pandèmia i ara preparant un pla de xoc d'ensenyament a partir de setembre-octubre pel que ens ha de venir, cal un pla de xoc del transport públic. Perquè segurament les companyies perdran més diners que mai ara amb el transport públic, perquè perdran usuaris. I el que no podem fer és si cau usuaris, caure freqüències o caure oferta, perquè llavors el que tindrem serà encara una oferta de menys qualitat i potser més densitat d'ocupació a la poca que hi hagi. Per tant, el que cal ara és, en un context de menys usuaris, mantenir oferta, mantenir freqüències i mantenir capacitat perquè segurament has d'anar a ocupacions menors del 50%, del 40%, perquè conforme vinguin rebrots (que vindran) hauràs de reduir ocupacions al 30%. Per tant, cal una inversió en un context de retallades i de dificultats. Per tant, el repte és majúscul, **caldrà ser molt conscient de la importància del transport públic i mantenir subvenció i capacitat** en un cotext que no tinguis cap tipus de dubte, al 2021, de profundes retallades. Llavors, clar, aquí tenim el problema. Pot venir un context en que vagin baixant les dades del transport públic vagi a menys i que hi hagi un trasllat cap el vehicle privat. El repte aquí és ser valents, mantenir una oferta de transport pública potent i que aguantí el cop, que ens permeti després, quan tot això passi, esperem cap al 2022-23 haguem transitat en això donant-li més força al transport públic i a la mobilitat activa en les nostres ciutats. I que sortim d'això havent fet una transició potser més ràpida, més accelerada del que ens pensàvem, en que el vehicle privat tingui menys pes.

Et deia això, al principi et preguntava si feies només Barcelona, perquè això a Barcelona pot ser més fàcil encara que sigui molt més complexa perquè és més gran, més fluxos, més concentració de persones. Dic que pot ser més fàcil perquè la oferta i la xarxa de transport públic és molt més densa. En canvi si estiguéssim parlant de Tarragona, de Girona, de Lleida, de Manresa, ciutats petites i mitjanes això és molt més difícil perquè la xarxa de transport públic és més feble i per tant el canvi al vehicle privat és molt més ràpid. No té la quantitat de freqüències, de metro, de busos, de trens que té Barcelona, encara que ens puguem queixar amb tota la raó dels rodalies, etc. Però a la que surts de l'entorn metropolità i vas a ciutats mitjanes la oferta del transport públic és molt més pobre i llavors el canvi cap el cotxe és molt més ràpid. Diguem-ho així: és encara molt més difícil en aquests entorns fer aquest canvi. En canvi, si que potser en aquestes ciutats més petites, la mobilitat a peu, bicicleta pot ser més fàcil perquè la distància és menor però en canvi aquesta distància potser interurbana, o una mica més, de mitja distància, el canvi al vehicle privat serà molt més ràpid perquè no té la densitat d'oferta de transport públic que si que teniu a l'entorn metropolità. Per tant, et diria que cal ser des del nivell local valent en les

mesures d'espai públic, de quan espai dediquem als vianants i al transport públic. A nivell de, en aquest cas seria Generalitat, o govern de l'Estat, mantenir una oferta de transport públic, com a mínim com la tenim ara, per aguantar el cop. I aquesta seria, entre cometes, la meva recepta pel que ha de venir.

EM: Exacte, exacte. Això em connecta amb un altre tema que volia tractar, que és precisament aquesta connexió interurbana. El meu estudi era Barcelona, però des d'un principi ja et plantejaves quins són els límits de la ciutat i més intentant trobar un repartiment de les densitats, que hauria de ser lo desitjable. El que és estrictament municipal a Barcelona, amb aquesta visió, queda una mica desencaixat potser. Si te'n vas a altres municipis, al transport interurbà, et plantejaves com gestionar conjuntament.

AG: Un tòpic que sempre es diu amb la covid és que està com potenciant o accelerant altres processos que ja venien en curs. Amb el que dius, dos exemples: u, la necessitat d'un govern metropolità fort, doncs això, la resposta no pot ser municipal perquè estem parlant de transport. No s'acaba al límit d'un municipi, més que mai cal aquesta visió coordinada intermunicipal metropolitana, que vagi més enllà dels límits municipals. Amb tot el que estem parlant de que si aparcaments perifèrics, que si transport públic, que si mobilitat... tot això estem parlant d'una escala que no és de municipi. Si no comencem realment a planificar a nivell metropolità, doncs no ens en sortirem. Perquè fins i tot et pots trobar en situacions que estiguin plantejant coses que són contradictòries entre si, i confrontades entre si. Per tant, en això, aquí tenim un problema. Per tant, si, aquesta resposta no ha de ser només un municipi sinó coordinada. I això també connecta amb transport públic, ATM, Generalitat, vull dir, aquí estem parlant de múltiples agents. Et deia, la pandèmia accelera processos que potser ja venien d'abans, dèiem aquest de governança. Un altre també pot ser les desigualtats. Hi ha tant a la propagació del virus com les conseqüències socials, tornen a aparèixer una vegada i un altre mapes socials, si és a Barcelona, el mapa social de Barcelona. Als primers brots sortia ja ràpidament determinats barris que eren aquells en els quals s'estava concentrant la major propagació del virus. Nou Barris, va ser a l'inici clarament un d'ells, que clarament sortia a l'inici. Però després, amb el que ha de venir ara, passarà igual, quan comenci a rebrotar l'atur, perquè és el que ha de venir ara, i certs problemes derivats, veurem que novament està tornant a sortir el mapa social de sempre. Per tant, repensar també la ciutat perquè sigui més justa torna a ser un altre objectiu que tota la vida ha estat però que la covid torna a accelerar. Hi ha un exemple que és molt il·lustratiu per tot això i té a veure amb quan ens van confinar i la opció de teletreballar. No tothom pot teletreballar. Hi ha determinades professions que són les que no es pot teletreballar i tenen a veure amb cura, tenen a veure amb els serveis bàsics i que habitualment les realitzen persones més precaritzades, de barris més humils, de menor formació, sovint amb un percentatge més alt dones. I ens exposa novament el que et deia, qui està en primer línia del risc del contagi, del virus, i qui afecta també a les seves famílies, perquè qui està en primera línia, vol dir que la seva família també està en primera línia. Pensar una ciutat també per això, per donar millor resposta en això, també és important. En aquest sentit i connectant amb l'anterior, un espai públic que permeti el caminar segur, amb distància, sense massificacions, que tu puguis passejar pel barri sense trobar-te massificacions també és molt important. I pensar que no només hem d'estar amplis a Les Rambles, sinó que també hem d'estar amplis a altres zones de la ciutat de Barcelona. Això és un altre qüestió relacionada amb les desigualtats que també cal repensar, els barris, els parcs, tot un urbanisme de la salut pública que estava una mica abandonat en els últims anys i que ara tornarà a tenir molta força.

EM: Si, si. I, clar, l'espai públic és un altre tema que creia que ja mereixia un apartat només per això. Inclús també estava plantejant si aquest model de

ciutat que es debatia, la difosa, la compacta... Pot ser que això acabi generant una altra visió? Una ciutat potser multicèntrica? Una ciutat de barris, on cadascun hagi de tenir una sèrie de serveis, d'espais... perquè ho has de tenir de proximitat. No dic que hagin d'haver confinaments tot sovint, però ja hem vist que és una solució.

AG: Si. Amb tot això que t'estava comentant, el que dèiem de les mobilitats, i quan hem vist el que deia la societat de les hipermobilitats, i mobilitats a múltiples escales, global però també local. Hem creat ciutats, en general a Catalunya, Mediterrània, més compactes que al Nord d'Europa, però també és cert que les últimes dècades hem tendit molt a la dispersió, a la segregació, a la fragmentació. Això volia dir que hem produït barris monofuncionals residencials, hem segregat usos, hem segmentat, hem distanciat activitats i a través del vehicle privat es vehiculava una mobilitat per poder tenir uns serveis que no estaven en aquets barris. Ara s'ha retornat a un vell debat, vell i no tant vell perquè és una qüestió també actual, de la **necessitat de reforçar la mobilitat de curt radi, de barri, de proximitat, a peu i amb això cal re-vertebrar els barris, dotar-los de serveis, dotar-los de funcions**, hi ha barris que havien perdut certes funcions que s'havien concentrat al centre. Ara hi ha tot una corrent que sota un nom nou però diuen lo de sempre, parlen de **la ciutat dels 15 minuts**. És aquella en 15 minuts pots trobar, a 15 minuts a peu pots trobar totes les funcions. Això, amb el que dic veus que penso jo des de la ciutat mitjana i no de la gran, perquè soc d'aquí, en això les ciutats mitjanes tenim la partida guanyada, en 15 minuts pots anar de punta a punta de segons quines ciutats mitjanes, i per tant jo diria que ja tenim la feina feta. Això és més difícil, clar, en ciutats grans i cal repensar aquesta ciutat que dèiem de 15 minuts, de curt radi, i repensar si certs veïns els tenim realment a prop. Amb això parlem no només de serveis públics sinó d'activitat econòmica i comercial però també i molt important, funcions reproductives i socials bàsiques: parcs, espais públics de qualitat, espais de passeig, de lleure. Quan es redueix la mobilitat, sigui per confinament o sigui el motiu que sigui, en aquell moment llavors en aquell moment guanya molta més importància no només l'habitatge sinó amés l'entorn immediat al teu habitatge. Havíem passat amb aquesta hipermobilitat gairebé a una indiferència d'on vivies perquè agafaves el cotxe i això torna a donar valor al barri, a l'entorn i especialment, tornem al tema anterior, en el cas de les famílies treballadores que no tenen la sort de tenir una casa gran i un jardí i no sé què, i per tant, en aquest entorn el que tens al barri, el parc, la plaça, el carrer, tot això guanya molt molt valor, especialment pels que tenen canalla. Tornem, cal repensar l'urbanisme des de la proximitat, des de les funcions de barri, per tant, tot el que estem dient, de fet, son les velles receptes de tota la vida, que és barri, proximitat, vianants, espai públic, davant d'una situació que posa tot això en perill, si és que no ho teníem ja.

EM: Si, de fet, hi hagut part del discurs que amb altres paraules, però en un concepte molt similar em recordava les idees del Cerdà: l'higienisme, el distribuir els serveis, els espais amples, oberts, ben ventilats. Cerdà i urbanistes que vindran després també, això de la sanitat. Que potser amb el temps, com semblava que estava tot bé se'n anat priorititzant altres coses i ara ens tornem a reenfocar, no?

AG: Nosaltres, diguem-ne, si ho ubiquem a Barcelona, ciutat mediterrània, compacta, densa i pròxima, partim d'un escenari que no és dolent, podem fer crítiques però no és dolent. Això no és Los Angeles, diguem-ho així, d'acord? Partim d'una ciutat més o menys compacta, més o menys densa, amb teixit social, amb una bona cobertura de serveis, malgrat totes les crítiques que puguem fer amb una bona oferta de transport públic comparativament, si ho compares amb lo que corre pel món. Per tant, diguem-ne, partim d'un bon escenari. Ara, com deia abans, s'ha de fer aquest pas més en els aspectes que hem comentat i, entre cometes, aprofitar en el bon sentit de la paraula, aprofitar la pandèmia per donar aquesta volta en millorar la nostra ciutat.

EM: I continuar potser tendències que ja estaven encaminades però ara accelerar-les. Un altre aspecte que volia tractar és, clar, ara sembla que tot això va per aquí, ja no és només el moment d'eufòria, sinó que ara amb més calma i reflexió s'està pensant d'anar per aquí. Però tenim unes eines que no sé si abans s'havien plantejat, com discutir sobre l'espai col·lectiu i em refereixo als terrats dels edificis, als patis interns, aprofitar aquestes estructures socials que també s'han desenvolupat una mica, xarxes d'aliments i tal. Que potser ja hi havia planejaments que contactaven aquestes associacions, però ara pot ser una estructura que accelerarà encara més, pot ajudar encara més. Què et sembla? Com s'integren? Des d'on partiran les iniciatives?

AG: Aquí has comentat dues coses diferents, si et sembla, vaig primer per un i després l'altra. Una és el tema d'espais. Barcelona, per les seves particularitats, especialment l'Eixample, és una ciutat que genera com **un tercer espai entre el públic i el privat que seria el privat d'ús públic**. Estem parlant de les teulades, interior d'illes, etc. Les virtuts de que sigui una ciutat compacta i densa ja les sabem, però després té altres problemàtiques associades amb una ciutat d'alta densitat, que és la falta d'espais lliures, i això és evident. Llavors cal repensar uns espais molt centrals, molt interessants però en dessús. I això va des de les teulades fins a l'interior d'illa, etc. Més en un context en què requerim més espais per les restriccions d'espais i de mobilitat. En aquest sentit, novament, tenim iniciatives que ja s'havien iniciat, que si **superilles**, que si s'havien recuperat dos interior d'illa si no estic equivocat, que estaven com dos experiments, dos laboratoris, també cobertes. Bé, en això s'anava avançant, tot indica, novament, que això pot ser un accelerador. Cal veure, i per mi aquesta és la clau també, i connecta amb el segon tema, cal veure en quin sentit. M'explico: cal veure si això serà en un sentit, quan parlaves de xarxes d'aliments podem parlar de cooperatives de consum, llavors cal veure si en un sentit de autogestió, de cooperació, de xarxes de cooperació entre individus o si tot això passarà com ha passat altres vegades per la mercantilització d'elements privats i que hi vagi una empresa per darrera per treure'n un profit. Et poso un exemple molt particular: fa un any va sortir un Airbnb de teulades, tu ets una comunitat de veïns, poses la teva *azotea* en aquesta plataforma, et paguem un X a l'any i la lloguem per fer festes, fer esdeveniments, fer anuncis, a canvi la comunitat de veïns rep uns ingressos que li pot anar bé per sufragar despeses de la comunitat de veïns. A veure si això es fa amb un ús social sense cap benefici al darrera o com passa amb altres coses de la ciutat es mercantilitza i tot va a beneficiar unes altres empreses també és un repte. Perquè això també pot ser una finestra oberta a **treure profit de nous espais de mercat**. De fet hem vist com, per exemple, de la distribució dels aliments durant la pandèmia, però també ja venia d'abans, a domicili (Deliveroo, Glovo i similars) han fet més negoci que mai a través de la **precarització de les condicions de treball**. I d'una opció que podria ser molt bonica que és la distribució de menjar a domicili, inclús podríem parlar aquí de cooperatives de consum entre individus, etc., aquí s'ha passat al conflicte de l'empresa que està traient grans beneficis a través d'explotar els seus treballadors. Cal veure si això, perquè aquesta és l'altra, com s'estan canviant els hàbits de consum, veure si això serà un accelerador, el comerç a Barcelona pot afrontar ara una situació crítica i veure aquest nou escenari com es reconfigurarà. Seria ideal si això fos una oportunitat, novament, com l'anterior quan parlàvem de mobilitats, per repensar les formes de consum, per donar més força al consum de proximitat, per crear xarxes de consum de km0, de proximitat i de barri, seria ideal. Soc una mica escèptic del que pugui passar en aquest sentit perquè, diguem, el sistema té molta força i empeny cap una direcció oposada amb aquesta.

EM: Creus que l'urbanisme pot ajudar? Perquè, per exemple, eixamplant les voreres. En certa manera s'han eixamplat perquè s'està donant més espai per les

terrasses dels bars, amb lo qual, no s'eixamplen tant de cara al vianant, o el 100% del que es guanya no és pel vianant.

AG: Hem d'evitar les respostes senzilles, les receptes "copiar-pegar". Això és molt habitual en urbanisme, anar replicant receptes fàcils i de vegades descontextualitzades, i de vegades és quasi com una simplificació excessiva. M'explico, als anys..., de l'època de la bombolla, primera dècada del 2000, en intervencions a centres històrics, que va haver molts plans de barris, era molt habitual crear el típic centre cívic de barri, centre cultural, i això era una intervenció que era típica a tots els centres històrics de Catalunya. I s'anava repetint aquesta operació a ciutats de Catalunya i alguns centres històrics que tenien problemes de falta d'equipaments els hi va anar molt bé, però altres que tenien problemàtiques que no eren e provisió d'equipaments, la resposta novament crear un centre cívic, encara que potser en tinguessin tres. Dic això, l'anècdota aquesta, o renovació de ports que s'han convertit en espais comercials, s'han replicat pel Mediterrani. Dic això perquè la solució d'ampliar voreres ha d'estar dins d'una estratègia amb altres mesures complementàries que clarament vagin orientades a donar més espai al vianant, a la vida a l'espai públic i a donar vitalitat, això vol dir més presència de mobilitat activa a les ciutats. Ho dic perquè he vist experiències. Concretament vaig estudiar ara fa uns mesos un cas de Màlaga, on les associacions de veïns s'estaven mobilitzant contra la peatonalització del centre. Tu diràs, per què? Perquè estaven veient que aquells carrers que s'havien peatonalitzat perdien espai de passeig, perquè tot l'espai peatonalitzat era per terrasses dels restaurants, terrasses de cafeteries, que era la forma de dotar d'un espai de qualitat per aquells negocis, per poder ampliar la seva... bàsicament la zona del centre històric, propera al port, etc. Eren carrers que s'estaven peatonalitzant i que els veïns deien: d'acord, abans tenien un carrer estret amb un únic sentit de circulació i dos voreres més o menys estretes; ara el carrer es converteix a peatonal i el que tenen és un carrer efectivament sense cotxes, bé, per càrrega i descàrrega, completament ocupat per terrasses. Per tant, diguem-ne, les seves condicions de caminabilitat d'aquell barri realment no havien millorat massa. Per tant, com bé deies, cal... no només es tracta de convertir un carrer de trànsit rodat a vianants, sinó que això vagi en el sentit d'una autèntica aposta per la mobilitat de curt radi, de guanyar espai pel vianant, etc. Però, és clar, en un context en què la restauració s'està veient molt afectada per la covid i que les reivindicacions d'aquest sector pels ajuntaments són de guanyar espai fora perquè les restriccions són d'interior, perquè s'ha demostrat que en espai obert és més difícil de propagar el virus, en canvi a l'interior és més fàcil i a fora tenen noves mesures de distàncies entre taules. Bé, doncs aquí hi ha tota una pressió perquè els hi puguin donar més espai per terrasses. Novament, tot això torna a interferir a que els governs locals han de ser valents en això i que tampoc es tracta de tot l'espai que guanyem i li traiem al cotxe li ho donem a les terrasses.

EM: Realment, l'urbanisme pot intentar potser redirigir les activitats a certes zones que ja tenen més espai.

AG: En això també voldria comentar una cosa conceptual prèvia abans d'això que deies. I és que finalment no oblidem que una terrassa és un espai públic privatitzat, perquè evidentment l'espai que ocupa la terrassa no pots ocupar-lo si no pagues, està clar. Per tant, no confonguem que peatonalitzar un carrer per on circulaven vehicles, i que ara s'ubica una terrassa no és convertir-lo en espai públic, és convertir un espai de transit rodat a un espai d'ús privat. Aquest aspecte és important. Tampoc cal demonitzar les terrasses, diguem entre el blanc i el negre hi ha els grisos. Sobre això... ara m'he perdut de la pregunta.

EM: Aquestes tècniques, com s'adapten...

AG: Ah, si, perdona. Ara m'ha vingut. Per mi en tot això, i en el cas de Barcelona és clau, la distribució a la ciutat de les càrregues, per mi és un element clau. Se'n va parlar del turisme, la restauració... Tot això torna a reconnectar també amb **la ciutat dels 15 minuts**, que és redistribuir càrregues, tenir centres de

barri, no concentrar la oferta al centre, ajuda a descongestionar el centre, desmassificar, molt important en el temps de la covid. T'ajuda a donar activitat als barris, treball als barris, serveis als barris. Per tant, tornem una altra vegada al tema de desconcentració i desmassificació.

EM: Bé, ja per acabar. Estan aprovats uns pressupostos des de la Comunitat (UE) que s'espera que ajudaran molt, I hi ha hagut altres campanyes en anys anteriors, aprofitant com tu deies mesures urbanístiques per compensar desigualtats socials i altres problemes. Llavors, és molt possible que també es plantegin la distribució i control d'aquests ajuts a través de campanyes urbanístiques, quines campanyes creus que poden haver per aquí? En sortiran de noves?

AG: Mira, en relació amb això, també et diria una qüestió. Malgrat l'anunci de que poden venir nous recursos, malgrat això no ens equivoquem, voldria equivocar-me però vaja, crec que ens vindran anys d'austeritat una altra vegada. Ho deia en el sentit que la crisi econòmica serà forta a partir de la tardor i que l'afectació a la capacitat del sector públic serà majúscula. Per això, esperar que la solució arribi amb certa capacitat d'inversió no serà possible. Llavors, **cal pensar en accions que no requereixin d'una gran inversió, això és molt important, no esperem grans projectes.** I per sort, algunes de les intervencions que s'han de fer, el que estem plantejant ara, no requereixen de grans recursos. Requereixen de valentia política, que és diferent. Per repensar com plantejges certes mobilitats en barris, com resitues l'oferta, o com recentralitzes, a vegades és per normativa, és per un tipus d'intervenció que no requereix posar molts diners sobre la taula. Bé, hi ha temes de mobilitat, de grans estructures que queden pendents, això és evident, no estic menystenint això. I també en transport públic, per exemple Sevilla-Barcelona hi ha un dèficit que vol dir molts diners sobre la taula, que fa molts anys que no es posen. Però hi ha altres mesures de mobilitat de barri, de tractament de l'espai públic que no vol dir que hem de posar molts diners i fer grans projectes per fer-ho. El que sí que cal, i això a vegades és una qüestió de tenir els recursos humans, és tenir persones, tècnics a barris, que pensin la ciutat, que diagnostiquin mesures i accions que a vegades no són de grans recursos sinó que són de repensar com fem les coses. Deia tot això perquè tampoc esperem que tindrem ara grans diners per fer grans coses, no. El que hem de fer és ajudar a repensar com fem les coses. En el cas de Barcelona i el que dèiem, si que és cert que abans de la covid hi havia, per exemple, un Pla de Barris, i que ja es feien inversions a barris. Espero que els recursos continuïn en aquesta línia de dotar als barris d'espais de qualitat, d'inversió per reduir aquestes desigualtats. Això espero que continuï, però tampoc esperem que tot arribi per aquesta via, perquè tampoc hi ha tants recursos. I també hi ha altres mesures, que tot i no ser urbanístiques incideixen: d'educació, laborals, etc. De tot una sèrie de coses que tot i no ser urbanístiques al final incideixen a la qualitat de vida dels barris. Això com a matís, si que espero que continuïn per aquest sentit, però hi ha altres qüestions: u, no requereixen diners: i dos, no depenen d'urbanisme però també tenen molta incidència.

EM: Val, doncs això és tot. Moltíssimes gràcies.

EM: (...) Si caldrà adaptar la visió de la ciutat, sobretot Barcelona, després de tot això de la pandèmia, sigui per la pandèmia, sigui pel moment, i la conscienciació social, que tot i que ja n'hi havia hagut i segurament n'hi haurà, ens ha posat potser en evidència unes mancances i una necessitat de plantejar certs problemes. Que potser ja s'estaven plantejant, i potser és això el que m'agradaria reflexionar en l'entrevista, més que vaticinar què passarà.

JA: (...) El meu camp de treball és més demografia, mobilitat, etc. Ja et vaig comentar que és evident que **la pandèmia ens exigirà a tots repensar la ciutat**, repensar l'urbanisme, repensar les formes de mobilitat, etc. S'ha vist clarament que els brots de la pandèmia estan molt relacionats amb qüestions com ara la densitat, la mobilitat, etc. I és evident que tot això en el futur ens farà remodelar la ciutat. Jo crec que en el fons serà **aprofundir en certes tendències que ja s'estaven portant a la pràctica**: el tema de repensar els mitjans de transport, repensar l'ús de l'espai, **dotar la ciutat d'espais més amables pels vianants, treure espai al vehicle privat**, etc. Doncs són coses que ja s'estaven fent i que probablement la pandèmia el que farà serà encara reforçar més aquestes tendències. Però cal alerta que hi ha un cert perill. Sobretot en les èpoques de desconfinament, quan vam poder començar a sortir se'ns va vendre una mica la idea de que el transport privat podia ser més segur que el públic, aquesta idea de que dins del cotxe tu estaves segur mentre que el transport públic podia ser un focus d'infecció. Jo crec que això és perillós i fins a un cert punt hauríem d'intentar revertir aquesta idea. És cert que encara no tenim dades, és encara molt aviat per saber quin ha estat l'efecte, però si que sembla que hi hagut un cert repunt del transport privat. Amb lo qual **hauríem de ser capaços de generar espais segurs dins del transport públic** i no trencar aquesta tendència que era realment positiva de que el transport públic anés guanyant quota de mercat i, en aquest sentit, hem d'intentar que la pandèmia no sigui un pas enrere en aquesta tendència.

EM: Exacte. Bé, de fet, hi ha diverses maneres de plantejar la mobilitat. Si que és veritat que el tema de la densitat del transport públic, encara que no estigui provat que hagi focus o mitjà de transmissió, però aquelles densitats està clar que s'han de replantejar. Amb lo qual potser adaptar el transport públic, no sé, que perdrà usuaris. Potser es pot plantejar algun altre tipus de mobilitat. Ara ha pujat bastant la bicicleta, pujarà previsiblement el patinet que a estava tenint bastant èxit. Potser van per aquí més les idees?

JA: Clar, jo centraria el debat en dos nivells: canviar l'urbanisme, canviar la morfologia de les nostres ciutats és realment difícil, tenim les ciutats que tenim, fluïm d'una evolució de segles i segles, i precisament la ciutat mediterrània és una ciutat densa, compacta, multifuncional, etc. Canviar això, el que és l'aspecte físic de la ciutat, és realment una cosa difícil i que requeriria molts anys, moltes intervencions, etc. L'altra cosa és això, realment veure com ens movem dins la ciutat, i en aquest sentit, ja et dic, és relativament d'hora però ja estem veient que **hi ha un cert repunt dels mitjans individuals no motoritzats: la bicicleta, el patinet, el caminar, etc.** Per altra banda, clar, estem parlant d'una mobilitat estrictament urbana, que és possible fer amb aquest mitjans. Ara bé, si alguna cosa també ens diuen les estadístiques és que, en els últims 20-25 anys, la distància entre el lloc on treballem i el lloc on vivim ha anat augmentant, cada cop... Per primer cop en el 2011 ja vam veure que més del 50% de la població treballava en un municipi diferent del que viu. Clar, aquest tipus de **mobilitat intermunicipal és més difícil de cobrir a través d'aquests mitjans no mecanitzats**. Per tant, jo situaria en dos situacions molt diferents: una cosa és la mobilitat dins la ciutat, que probablement si que podrà ser vehiculada a través d'aquests mitjans de transport no motoritzats; però en canvi, la mobilitat intermunicipal que,

insisteixo, ja és més del 50% en el cas dels desplaçaments per treball, doncs caldrà veure com això ho intentem canalitzar a través d'aquest mitjans de transport de tipus públic.

EM: Exacte, val. Bé, això seria una mica en base a mobilitat. També volia plantejar si caldrà repensar com es dissenyen els espais verds, l'espai públic a les ciutats i, bé, també s'està veient que potser aquesta idea de que la vida més al barri, de curta distància s'hauria de reforçar. Clar, potser també afecta alguns projectes, que ja una mica em sembla que ja estava en la mentalitat d'alguns planificadors, aquesta ciutat més sostenible, més espai propers...

JA: Com dius, en alguns aspectes la pandèmia no ha fet més que **accelerar alguns processos que ja s'estaven fent**. En el cas concret de Barcelona és molt evident l'experiència de les illes peatonals, de les **superilles** que des de fa uns quants anys s'estan començant a implantar, ja fos el cas pioner del Poblenou o les últimes que s'estan implementant a l'Eixample, o **la peatonalització de certs carrers** o la **creació de carrils bicis**, etc. Com et dic, tot això, evidentment del que es tracta és de guanyar espai públic dins de la ciutat, treure aquest espai al vehicle privat, generar diguem-ne, espais agradables pel passeig precisament per **fomentar aquesta mobilitat de curta distància**. Com dic, la ciutat mediterrània és una ciutat que propicia aquestes curtes distàncies, és una ciutat multifuncional, és a dir, no tenim zones especialitzades en residència, o zones especialitzades en comerços o en indústria, sinó que precisament la mixtura d'usos que caracteritza la ciutat mediterrània afavoreix que sigui possible aquesta mobilitat de curta distància. Per altra banda, també és evident que les zones verdes aquí poden jugar un paper important. Zones verdes enteses com espais oberts, espais diàfans, espais que ja de per si tenien aquest component però que ara es poden entendre com espais de salut. I en aquest sentit és evident que caldrà **potenciar les zones verdes**. Jo estic treballant en un projecte que precisament el que fa és analitzar, veure fins a quin punt, existeix la justícia ambiental, veure si la distribució de les zones verdes és equitativa o no en els diferents barris de la ciutat, en funció de les característiques demogràfiques que hi són més propers, i és evident que s'ha d'anar cap aquí. Insisteixo, no és més que aprofundir o accelerar coses que ja s'estaven fent, tendències que ja s'estaven fent i que la pandèmia ha posat encara més de manifest la bondat d'aquestes polítiques.

EM: Llavors creus que no han fallat les ciutats en oferir serveis? Tret de la part sanitària que és la que ha nat dirigint totes les actuacions fins ara, creus realment que amb les polítiques que ja hi ha ara ja va encaminat cap a la ciutat que volem? O això ha fet palès algunes mancances que potser no s'havien prioritzat?

JA: Clar, jo centraria el debat en dos nivells. D'una banda, és evident que les ciutats han estat un focus important d'expansió de la pandèmia derivat de la seva pròpia formologia i de la seva pròpia densitat, i aquí és una cosa que tampoc no ens podem culpar de que hagi estat així. Realment tenim les ciutats que tenim a partir d'una evolució històrica molt particular de casa nostra, al Mediterrani. Però si que crec que dins d'aquest context en el que la ciutat ha estat un focus important de transmissió, **les polítiques que s'han dut a terme de manera ràpida, de manera molt immediata, un cop la situació s'ha tendit a normalitzar han de ser atractives**. Caldrà veure també quina serà la perdurabilitat d'aquestes mesures. Si ha estat ara només per parar el cop o si realment s'inscriuen dins unes polítiques decidides a llarg termini de pensar l'ús de la ciutat per part dels vianants, per part dels diferents mitjans de transport, etc. Però en aquest sentit crec que la direcció generalitzada ha estat ràpida, positiva i beneficiosa. Insisteixo, caldrà veure quin recorregut, quin durada tenen aquestes mesures o si ara estan només per parar el cop i tornem a un model que entenc no és el desitjable.

EM: També durant el confinament sobretot hi hagut una mobilització social per ajudar veïns, per gestionar certes situacions a través del suport comunitari, i alhora doncs també s'han plantejat l'ús de cobertes, terrasses, espais comuns que potser no són ben bé públic però estan allí segons com ens ho mirem col·lectius, públics d'ús privat. És possible que això també acabi formant part d'un planejament? O que acabi agafant més força, es mantingui o es desinfla?

JA: Jo novament aquí separaria dues coses. Si que és veritat que en els moments més durs del confinament les xarxes de suport mutu van funcionar i a nivell de comunitats o d'escala es van vehicular aquests sistemes d'ajut, de veïns que oferien els seus serveis a altres persones que no podien anar a comprar, etc. i en aquest sentit es va establir aquesta xarxa de solidaritat. Jo soc una mica més pessimista a l'hora de veure quina continuïtat pot tenir això perquè, per altra banda, almenys des del meu punt de vista, doncs un cop la situació ha tendit a normalitzar-se o a restablir-se aquesta nova normalitat, això per la meua percepció és que ràpidament s'ha diluït, hem tornat a comportaments fins un cert punt egoistes en l'ús de la mascareta, etc. A escala de la planificació, de la organització de la gent que ha de decidir com seran les comunitats, com seran els edificis, si que crec que s'ha manifestat la bondat d'aquests espais més comuns, d'aquests espais més oberts. Veurem si això es tradueix en construir opcions més amables, en edificis que prevegin espais comunitaris, etc. Sembla que si, i de fet, pel que diuen les tendències del mercat immobiliari doncs aquests edificis amb espais oberts ara són més buscats. Caldrà veure si el món de l'arquitectura decideix o aposta per un model d'edificis amb construccions d'aquestes característiques.

EM: Val. I llavors, clar, l'arquitectura planteja més el interiors que ara la gent els valorarà d'una altra manera, creus que potser des de l'ajuntament es pot obligar a que les cases tinguin balcons? O que tinguin aquests espais comuns? O que les comunitats els regulin i que tinguin unes normatives d'ocupació, d'usos?

JA: Clar, jo entenc que si, que els ajuntaments han de poder tenir aquesta capacitat sobre la morfologia o sobre l'aprovació de certs projectes urbanístics que tinguin compte totes aquestes necessitats o aquests requeriments que la nova societat imposarà. És evident que **els ajuntaments han de poder regular certes característiques**, de la mateixa manera que poden regular a través de figures d'urbanisme el percentatge de pisos que es dediquen a pisos de protecció oficial, haurien de poder regular algunes característiques arquitectòniques o algunes característiques morfològiques que permetessin que la ciutat fos més amable i més permeable, per dir-ho així a noves situacions com les que hem viscut.

EM: I fins ara havia una ràtio d'espai públic, no sé, de 2 m² per persona, i en funció del barri... Creus que això es modificarà arrel de les normes sanitàries que previsiblement, no sé si quedaran però seran com més generalitzades? Canviarà inclús el disseny d'alguns parcs per fer camins segons les direccions per no topar amb la gent?

JA: Si, jo crec que ja s'està començant a fer. L'altre dia passejava per l'Eixample de Barcelona i veia que hi ha carrers on dels 3 carrils pràcticament s'han quedat a 1 de circulació perquè precisament el que s'està fent és ampliar l'espai públic, ampliar voreres, estan posant pilones perquè els cotxes no passin... Això són actuacions relativament fàcils de fer per part de l'Ajuntament sobre un espai físic que ja està construït. Evidentment en la construcció de nous espais entenc que totes aquestes mesures doncs ja s'interioritzaran, ja s'aplicaran en el propi disseny. Ara diguem-ne estem actuant sobre un espai que ja està construït i estem traient-li les màximes possibilitats sense canviar-ne especialment la morfologia construïda, però que

evidentment en la construcció de nous espais, de nous equipaments tot això que hem après a lo llarg de la pandèmia ja s'incorporarà en el propi projecte de l'espai.

EM: I socialment, clar, les diferències que hi ha entre barris, entre tipus d'habitatges... Potser ara encara s'agreugen més aquestes diferències? Creus que des de la geografia, des de l'urbanisme, des de la gestió de la ciutat, quines eines es poden utilitzar? O se n'han de crear de noves?

JA: Si, si que sembla evident que la pandèmia ha fet, com a molts casos, és agreujar aquestes desigualtats en l'ús de l'espai de les diferents zones i de les diferents caracteritzacions socio-demogràfiques de la ciutat. Evidentment la morforlogia de l'espai construït, la densitat de població, les estructures familiars, el que han fet és que l'impacte hagi estat força desigual segons les zones de la ciutat. Novament, revertir aquesta situació, tendir a una situació més homogènia, més justa, més equitativa doncs és una tasca que requereix d'un esforç de força anys, d'establir els mecanismes d'urbanització necessaris, d'això que deia, d'aplicar un criteri de justícia ambiental o de justícia social als diferents barris de la ciutat, però és una qüestió que requereix temps. Canviar les sinèrgies urbanitzadores i morfològiques de la ciutat és una cosa lenta, però evidentment s'ha d'actuar en aquesta direcció.

EM: Clar, potser també el que és el concepte de ciutat, els seus límits. Sobretot en el cas de Barcelona, moltes actuacions ja es feien en coordinació amb altres municipis, sobretot a nivell de mobilitat, per exemple, perquè el que és l'espai municipal no encaixa amb l'activitat dels ciutadans que va molt més enllà. Creus que ara encara hi ha més raons per promocionar aquesta visió metropolitana? O inclús més enllà? Guanyaran més importància altres organismes, entitats? O han d'aparèixer noves formes de gestió?

JA: En el cas de Barcelona jo crec que aquesta visió metropolitana de l'espai està molt consolidada, des de mitjans dels anys 80 bona part de la planificació urbanística que es fa, ja es fa a través de figures que salten els límits administratius de la ciutat per tenir aquesta visió metropolitana. I en aquest sentit, tots els plans directores i tots els plans d'infraestructures ja es fan pensant en un espai metropolità ampli. Que és evident que la col·laboració entre municipis és una eina efectiva, en situació normal? Doncs és més que evident, i encara ho és més en situacions com l'actual. La planificació de certes infraestructures de transport, la creació d'una xarxa efectiva de carrils bici, la creació de connectors verds, etc. requereix de la col·laboració, del diàleg, del pacte entre municipis, i en aquest sentit, insisteixo, no serà més que aprofundir amb tendències que ja estaven en marxa. Malgrat certs conflictes que puguin existir entre municipis veïns amb interessos molt diferents, la col·laboració, la participació ciutadana, han de ser les claus per dissenyar el nou urbanisme del futur.

EM: Llavors promocionar una descentralització potser? Clar, Barcelona és molt centralista per moltes activitats i, bé, a nivell pressupostari també i potser això requerirà plantejar projectes en altres zones i descentralitzar aquesta visió de Barcelona.

JA: Si, ara el tema de la descentralització, pensem que fins a cert punt pot ser una arma de doble fil. Precisament si estem parlant que la ciutat mediterrània és una ciutat compacta, densa, etc. i això beneficia fins a un cert punt una mobilitat en l'àmbit estrictament urbà a partir del transport públic o a partir de mitjans no motoritzats, diguem-ne que la descentralització ens pot portar el perill de tot el contrari. En el fons el que estem fent és allunyar o dispersar les activitats, dispersar els llocs de treball, dispersar els llocs de residència en el territori i aquesta dispersió ja h sabem que molt sovint qui ho acaba pagant és la mobilitat en transport públic. Pensem que si en

un territori baixem densitats, augmentem dispersió, etc. cobrir aquests fluxos de mobilitat, que necessàriament es crearan, amb transport públic serà especialment difícil, perquè ja sabem que el transport públic tal com està muntat, malgrat el caràcter públic que té, segueix molt sovint uns criteris econòmics. En el fons, és un transport públic però que està en mans de concessionaris privats que en el fons el que els interessa és cobrir lògicament les seves despeses malgrat estiguin molt subvencionats per les administracions públiques, però en el fons és un transport públic que es basa en criteris econòmics. Per tant, aprofundir o beneficiar aquesta descentralització? Si, però tinguem en compte que això ens pot portar a un model de mobilitat amb més distància, amb més dependència del transport privat, lògicament amb més problemes de congestió, amb més contaminació, etc. que de bon tros no seria el desitjable. Per tant, intentar buscar un equilibri entre aquesta ciutat densa i compacte, i un ús del transport públic, no només dins de l'àmbit urbà sinó en l'àmbit més metropolità seria el desitjable. Ara bé, insisteixo, és una tasca difícil.

EM: Ja, ja. Bé, també hi ha tendències com el teletreball que no sabem cap a on aniran i si es reforçarà o revertirà.

JA: Tot sembla indicar que es reforçarà. Ara bé, i això va més enllà del debat estrictament urbanístic, el teletreball també té uns costos. Té uns costos en quan a conciliació familiar, en quant a relacions socials, etc. No estic defensant ni criticant el teletreball, però siguem conscients que tampoc és una mesura 100% desitjable. Tampoc és una mesura que sigui 100% equitativa ni igualitària, no tothom disposa dels elements necessaris per dur a terme el teletreball, insisteixo, planteja problemes en la conciliació laboral i familiar, etc. Ara bé, dit tot això, si que sembla que serà una tendència o serà un tipus de treball que fins ara se n'havia parlat molt però que a l'hora de mirar les estadístiques no veies reflectit i ara si que sembla que pot guanyar pes específic en el món laboral.

EM: I plantejarà nous reptes, no? El que deies, potser els estudis estaven més en base a un treball que implicava mobilitat i això plantejarà problemàtiques que fins ara no eren tant evidents o que semblava...? Bé, em sembla que tu també, pel que he llegit, en la geografia urbana havies tocat una mica l'antropologia. A vegades es parla que normalitzar i fixar els usos que s'han de desenvolupar en certs espais públics, en realitat també estan excloent certes comunitats i evidentment activitats, que l'espai públic que té la funció de trobada i de resoldre conflictes potser amb tantes normes... Precisament sembla que el que s'està fent, com a mínim ara en aquesta primera reacció, és posar més normes.

JA: Si, malauradament sembla, ja estem veient que només funcionem amb normes, quan són recomanacions ens costa seguir-les, quan són normes o quan són obligacions sembla que la cosa, a nivell conductual funciona millor. En quant a la exclusió de certs col·lectius, doncs és el que comentàvem abans, sembla que la pandèmia el que ha fet és encara accentuar més algunes desigualtats en l'accés a l'espai, en l'accés a certs equipaments, l'accés de certes zones de la ciutat als diferents col·lectius. I aquest és un dels reptes que el nou urbanisme que surti de la pandèmia ha d'aconseguir revertir, una major planificació o una major ordenança pública no ha de transmetre o no ha de derivar en l'exclusió de certs grups i, insisteixo, això és un repte que cal evitar.

EM: Ja, jo quan plantejava el redisseny o el repensar de l'espai públic també anava una mica per aquí. Com poder fer que es mantingui aquestes normes sanitàries i més o menys assegurar que l'espai públic és un espai segur, però alhora que hi hagi aquesta relació social, aquest ús més col·lectiu, més popular de l'espai públic?

JA: Jo en aquest sentit són relativament optimista, perquè l'urbanisme és una disciplina a casa nostra que té una certa tradició, que en els últims anys s'ha reinventat, que ha incorporat **polítiques de gènere**, polítiques malanomenades d'integració. En aquest sentit, jo si que soc optimista. Dissenyar espais públics on diferents col·lectius es puguin trobar a gust, des de persones grans fins a joves, nens que vulguin jugar a un parc infantil, jo crec que això l'urbanisme ho sap fer bé. Potser si que ara els nous espais que es dissenyin estaran més parcel·lats o estaran més definits segons el públic a qui vagin destinat, doncs potser si perquè aquest mal distanciament social que ens han venut doncs imperarà en aquests nous dissenys. Però en aquest sentit soc relativament optimista, insisteixo el cas del gènere és molt clar, des de fa uns quants anys s'estan dissenyant espais públics o zones urbanes des de la perspectiva de gènere: la seguretat, l'amabilitat de certs espais, etc. Vull pensar que de tot això n'hem après i que de tot això jo continuarem aplicant amb els col·lectius més necessitats.

EM: Perfecte, doncs em quedo amb aquest optimisme i em sembla que ja he tocat tots els punts que volia plantejar per l'entrevista.

(...)

JB: Mira, es diu molt i no crec que serveixi de gran cosa, "oh, la ciutat i el covid-19 i la pandèmia, etc." **Les causes de les pandèmies no és la ciutat**, les causes venen de la destrucció del medi natural, de com es menja, de com contaminem l'aire, com cremem la Terra, etc. Aleshores la ciutat en si mateixa no és la culpa. La gent que es mor és molt clar, fonamentalment 2 grups: un, la gent gran, la gent molt dèbil, la gent que està amés amés en residència o que està sola; i després, hi ha un altre grup que són la gent pobra, només cal que comparis entre la mortalitat o les malalties a Ciutat Meridiana o Nou barris amb la zona de Sarrià, Sant Gervasi, La Bonanova, etc.; i després hi ha un tercer grup que són de poblacions o persones que es mouen molt d'un costat a l'altre, que viatgen molt o que van d'un lloc a l'altre com tota la gent que està aquí per la collita. El que si que es pot fer és fer que les ciutats siguin més higièniques, més segures, que siguin més tranquil·les, etc. Això, més que l'espai públic... **L'espai públic és simplement estar la gent al carrer, és això, l'espai públic no és el ciment**, no són el que es fa. És a dir, quan jo jugava al carrer jugàvem sense res, i jugàvem per on passen els cotxes però abans els cotxes passaven de tant en tant, diguem, no? I aleshores, això, l'espai públic el fa la gent. És a dir, evidentment, si tu a la gent li poses places, i li poses fonts i li poses arbres, etc. hi anirà més gent, això és elemental. Però què és el que tenim a la ciutat? Bé, estem acostumats ara ja que per anar a algun lloc hem d'anar a un cafè o a un bar. Diguem això està bé però és més coses que això, hi ha gent que com més espais... Aquí s'ha demostrat a Barcelona, la plaça Llucmajor, la coneixes la plaça Llucmajor? A Nou Barris, que era una cosa absolutament marginal, allà s'han creat ambients molt civilitzats, diguem. Tot l'eix de la Via Júlia. Als anys 80 la Via Júlia era un talús on hi havia uns quants cotxes així inclinats i plens de terra. Evidentment allò no podien ni servir per jugar ni 4 nanos amb pilota. És a dir, en 3 anys, es va fer un eix molt digne, en part tapat, es van obrir molts comerços. És a dir, **la vida social pot ser molt, no només còmode o divertida, o relacional entre les persones, sinó també el benestar** i no fer acumulacions de cotxes o de gent. Quants tens una pandèmia has de reduir l'acumulació de gent. Però es pot fer una vida quotidiana salvant aquesta situació. Jo crec que el que hem de dir no tant una ciutat tranquil·la sinó una ciutat on s'hi puguem estar bé. I això vol dir, per exemple, a mi em sembla bé anar reduint els cotxes a la ciutat, els cotxes particulars. Jo he viscut a França, a París, i a Nova York, i si que hi passen cotxes, però menys que a aquí o que a Madrid. Vaig viure en aquestes dues, i hagués pogut emportar el cotxe perquè vaig estar temporades allà. Viví a una punta de París i anava a la universitat, a fer de profe, a l'altre extrem, i en canvi mai vaig pensar a agafar el cotxe; atravesava tota la ciutat i tota la part de l'Est i això era en menys de mitja hora. Jo estava entre Brooklyn i Manhattan i jo mai; en 400 dòllars hagués pogut comprar un cotxe i 6 mesos després, al marxar, el vendria pel mateix preu. Aquí el problema greu que afecta a la vida urbana és aquests 2 grups socials que pateixen, que són els pobres i la gent vella i més solitària i amés en residència.

EM: És clar. En aquest sentit, els que viuen en residència, planificació i urbanisme no els afectarà massa directament, potser una mica en alguna localització d'algunes... però no a nivell genèric. Però si que potser a aquells grups una mica més deprimits econòmicament, aquí si que potser l'urbanisme podria plantejar. Bé, i potser la pandèmia pot ser més que una causa de transformació, una causa per accelerar unes visions o uns projectes. Com ho veu?

JB: Jo crec que la gent gran, lo ideal [seria] o viure en família o sinó que sigui una persona estableixi una xarxa social. I què vol dir la xarxa social? Vol dir que es socialitza a l'apartament,

fer que en els blocs d'habitatges hi hagi gent de diferents nivells socials i culturals, etc., que hi hagi connexió fàcil a través d'utilitzar connexions i, si estan en possibilitat de sortir al carrer, utilitzar l'espai públic. La gent gran no es mor necessàriament de l'edat, que també, i de les malalties, però també de la soledat. Diguem és això, que dius "ja no tinc cap distracció, ja no tinc cap contacte, etc." I després, és a dir, és una vergonya que hi hagi barris a ciutats riques de gent que està vivint com viuen a Ciutat Meridiana, és un cas. Aquí, històricament hi hagut la qüestió del conflicte social, que era entre els treballadors i el capital, és a dir, la producció. I això era l'element conflictiu i al mateix temps integrador, és a dir, hi ha llocs de treball i la gent hi va i cobra, a part de treballar, cobra malament, fa sindicats, etc. Però en canvi, la reproducció social es deixa de costat. És a dir, a Barcelona, quan jo estava al govern de la ciutat de Barcelona, una època brillant amb el Maragall, etc. Jo era tinent d'alcalde, l'habitatge no es va tocar pràcticament gens, o molt poc. És veritat que la competència legal no la teníem però algo s'hagués hagut de fer, forçant la Generalitat o l'Estat, etc. És a dir, aquí no s'ha fet. I això, es va traient fora a la gent que marxa perquè no pot viure allà perquè no ho pot pagar. I aleshores, aquí vol dir, perquè hi hagi una ciutat amb justícia has de tenir una cosa que no es té: control del sòl. El sòl no pot ser una mercaderia, és com l'aigua, i és com el sol, i es com l'energia. **El sòl no pot ser que sigui un element d'especulació.** És més dolent l'especulació que no els virus que vindran.

EM: ja, ja. Per això, que potser aquesta amenaça fa plantejar projectes urbanístics d'una altra manera. El que tu dius, hi ha aquesta justícia social que no s'ha acabat de resoldre, que l'Ajuntament té poques eines i que les té no les utilitza prou bé, no ho sé. I potser això pot ajudar a fer veure la situació d'una manera més global, més connectada, no pot deslligar el que passa en un barri del que passarà al del costat.

JB: De totes maneres, aquí a Barcelona és dels casos que estan relativament millor, diríem, no? Però és veritat, tu els hi dius a la gent de l'Ajuntament i diuen "si, però amb quins diners, si les lleis no ens permeten d'assignar el sòl, si no tenim recursos per construir habitatges perquè has de pagar altres coses". Per tant, això ens portaria a una altra cosa. Més que discutir sobre les comunitats autònomes a l'Estat, el que s'ha de fer són ciutats de ciutats i que hi hagi una articulació. Això de que Barcelona sigui el terme municipal i prou... Si som una ciutat molt aglomerada, que són més de 3 milions de persones. **Hi ha l'àrea metropolitana petita, però hi ha ara això que acabarà sent una ciutat de ciutats que va des del Tarragonès al Gironès. Això, aquí ha d'haver-hi un conjunt de centralitats i molt articulat.**

EM: Exacte. Bé, això seria per un costat un dels temes que volia tractar, que és això de les eines i dels límits de la ciutat. Ja s'han fet projectes a nivell metropolità i es poden intentar fer més projectes en el cas de Barcelona, que és un dels problemes, per coordinar millor polítiques i planejament en tot el territori, que no només sigui el municipi sinó que sigui la zona que els ciutadans utilitzen, que al capdavant et mou i te'n vas cap el Prat, te'n vas cap el Maresme, i potser tota aquesta zona hauria d'estar més integrada.

JB: Mira, a l'època del govern del Jordi Pujol, va voler destrossar l'àrea metropolitana que ja tenia molt poques competències. Em van encarregar a mi i el Maragall em va dir, va delegar en mi el que reconstruís l'àrea metropolitana. I una de les coses que vam fer va ser una àrea de producció econòmica i d'urbanització, de fer habitatges, etc., és a dir, de control del sòl. Amés amés del medi, de tot el tema ambiental, l'aigua, l'energia, els transports, etc. Bé, però aquí és una àrea molt fragmentada en municipis i **ja està bé que ells siguin executors però cal un govern del territori que ho articuli tot.** No posar-se, no posar-se a "mira, jo faig una cosa", "doncs mira,

jo al costat en faig un altre". I dius "perquè no fem les dues coses, no?" Aquí a Catalunya és una aberració que hi hagi 900 municipis o 950. Ja està bé que hi siguin, però que estiguin estructurats al voltant d'unes quantes desenes d'entitats.

EM: A nivell de mobilitat, que Vostè ha comentat que a París, quan hi vivia, tot i que havia de travessar la ciutat no és plantejava el transport privat, no es plantejava el cotxe sinó el transport públic. Ara aquí a Barcelona no estava malament, també molts ciutadans utilitzaven el transport públic, però precisament la por al contagi farà, ha fet que molta gent ja no se'n refii. Per tant, sembla que caldrà una revisió de la mobilitat, potser altres alternatives a part del metro i l'autobús, que no sé si podran tornar a agafar les densitats que tenien abans.

JB: Bé, en els propers anys suposo que hi haurà bastantes formes de mobilitat. D'altra banda, perquè... Comencem per la cosa més elemental: moltes coses es poden fer a peu si hi ha un àmbit que hi ha diversitat d'activitats. Això ja es pot... Jo anava d'aquí a la universitat de la UOC que estava a la Rambla del Poblenou, que ocupava 25 minuts, màxim mitja hora i anava molt bé. Barcelona ciutat està molt bé, jo el cotxe l'utilitzo molt poc, l'utilitzo per un moment com avui que he fet varies coses, volia utilitzar el metro i al final he acabat a un lloc que no tenia ni el metro ni l'autobús a prop. Com tinc bastants anys i em fa bastant mal l'esquena he agafat un taxi, que està bé i amb 7 o 8 euros et porten. Tot això està bé, el que no té massa sentit és que... Hi ha una gran part de la gent que utilitza el cotxe els caps de setmana, no passa res. Jo **crec que la mobilitat es transformarà molt més, per una banda amb més activitats en un espai petit, i per l'altre trens, tramvies i metros, etc. que tinguin rapidesa.** Tu quan citaves el jo t'havia dit, d'anar a travessar París i després travessar a prop d'on estar la Eurocity de Florida. Això ho feia en 25 minuts, però perquè tenia a 3 o 4 minuts un metro ràpid i 5 minuts més allà, i això molt de pressa ho feia en 20 minuts. Per tant, tenia això 4-5 minuts per caminar, 20 minuts en un tren-metro i 5 minuts després per arribar a la universitat, i llavors està bé.

EM: I això pensa que de cara al futur canviarà? Que la gent ja no s'atrevirà tant a agafar aquests transports col·lectius? I tirarà més per patinets, bicicletes i la ciutat s'haurà de dissenyar diferent?

JB: Quan he dit caminar volia dir caminar i les coses individuals. A mi no m'agrada massa, hi haurà coses i és possible que d'aquí a x anys puguem tenir un motoret i anar per sobre de l'aire, no ho sé. Però ara ja està multiplicat. I ja **està bé que hi hagi una gran diversitat de mitjans.**

EM: Ja, ara em referia ara potser a que traïem espai dels cotxes però també l'hem de deixar per bicicletes i aquests... I ja la última, que també en aquests mesos s'han creat algunes xarxes de veïns per ajudar-se, per oferir alimentació, per fer la compra i s'han reforçat potser associacions que ja existien.

JB: Això, primera que Barcelona és una ciutat molt associativa i aleshores quan passa una situació una mica més crítica de los normal... A mi no em cal que des de dalt es digui, mireu que fan. Si hi ha un barri, si hi ha una zona on la gent es parla. En aquesta escala, no és que ens tractem molt però el suficient com per de seguida tothom a ha dit si us passa alguna cosa... Això, ara, i és bo que en els conjunts d'habitatge hi hagi gent diversa. I aquí, és veritat que quan hi ha una situació és crítica, a Londres, per exemple, que la gent estava en un bloc, gent amiga meva, bé, més que amiga a filla de la meva companya que està al Londres School i allà viu amb la seva parella, viu en un lloc molt semblant a la Vila Olímpica. I allà es coneixien de saludar-se a l'ascensor i prou però quan va aparèixer el covid, la majoria eren anglesos més alguns altres que

no ho eren, tots es van començar a comunicar. **La ciutat facilita la sociabilitat més que en un poble petit, on tots es tenen mania uns als altres.**

EM: I llavors aquestes associacions que ara s'han fet més populars, han recuperat un cert valor, pot ser que forcin algunes directives, projectes, canvis, que facin modificar la visió de la ciutat? No sé, el que dèiem, potser els espais públics ja existien i cal que la gent els ocupi i se'ls apropiï, doncs potser a través d'aquestes associacions?

JB: Bé, això ja hi ha una tradició aquí, no únicament a Barcelona i a Catalunya. En ple franquisme es van crear associacions, es van fer col·lectius de lluita, etc. Però també que hi ha barris, com per exemple Nou Barris, on la gent va fer les voreres, i al mateix temps van ocupar tot una enorme fàbrica contaminant, la van ocupar, ho van paraitzar i així es van haver d'anar a un altre lloc i allà es va fer un centre cultural gestionat pels ciutadans d'aquesta part de Ciutat Meridiana, de Torre Baró de la Via Júlia, etc. Ja hi ha una tradició. La vida social, de fet, té tres dimensions: una que es relacionen entre si; dos, es defensen pels seus drets, les seves necessitats, etc.; i tres, es diu si no ens ho fan ho començarem a fer nosaltres a la nostra manera. Hi ha moltes coses que es tenen que fer per l'administració pública però hi ha d'altres que és la gent la que ho fa, **el que dóna la vida a la vida urbana, són les persones, no l'administració pública. Pots facilitar però no ho inventen.**

EM: Llavors és possible que amb altres planejaments es dediquin més espais per aquestes associacions o més marge perquè els veïns s'autogestionin, zones del seu barri, per exemple.

JB: Això ja s'ha explicat molt, la vida associativa del cas de Barcelona i d'altres ciutats d'aquí va ser una explosió des de començaments dels anys 60', el que vol dir que han passat més de 50 anys d'això. I passa que a vegades l'Ajuntament fa massa les coses directament. Ho han de fer les coses conjuntament amb els col·lectius socials. Em aquest sentit, amb el Maragall va estar bé, després va baixar i amb l'Ada Colau torna a augmentar la relació entre Ajuntament i ciutadania.

EM: I com veu això de l'urbanisme tàctic, de baix pressupost, d'eixamplar voreres pintant uns carrils?

JB: Això és molt obvi, s'ha fet a molts llocs. Ara que he estat a París, han ampliat les voreres i han posat per tot arreu, sobretot bars, cafès, botigues... han posat coses que han ocupat una part de la mobilitat. És una tendència que va així. Mobilitat per determinats eixos, però donar prioritat a la vida social.

EM: D'acord, moltes gràcies.

(...)

EM: En cuanto al urbanismo, incluso la arquitectura, por ejemplo, estaba mirando un vídeo de una casa flexible que se va adaptando a cada ciudadano, incluso planteáis en vez de tanto asilo pues una forma de vivir un poco distinta. ¿Crees que con la pandemia esto se va a reforzar? ¿Habrá más apoyo? ¿Hay que replantear también este aspecto?

BV: O sea, ¿en relación al urbanismo o en relación a la vivienda?

EM: Empezamos si quieres por la vivienda que supongo que es lo que tocáis más y si quieres hablar del urbanismo también, que es lo que más me gustaría a mí.

BV: A ver, nosotras tocamos el espacio público, el comunitario y el domótico, o sea que... y llevamos más de 15 años trabajando. O sea que no hay problema, podemos abordarlos todos. En relación a la vivienda, nosotras lo que hemos... las reflexiones de estas semanas, es que obviamente los espacios domésticos no están hechos para todas las necesidades de actividades que hacemos en el día a día y no están hechos tampoco para convivir, ni para ser flexibles, ni para desempeñar diferentes usos, que van desde cuidados más intensivos, a poder corresponsabilizarnos de los cuidados, por ejemplo, de diferentes unidades de convivencia, o tampoco al teletrabajo. Por ejemplo, las dificultades que se encuentran muchas familias, principalmente muchas madres para poder teletrabajar en el espacio doméstico. También el tema de la ausencia de espacios abiertos en las viviendas, de aire, de luz y de cómo esto impacta directamente sobre nuestra salud, no solamente física sino también emocional y psicológica. En ese sentido yo creo que se debería, que la ley de vivienda se debería hacer algún tipo de decreto o normativa para que las nuevas viviendas que se construyan, pues igual que se han hecho decretos y normativas de accesibilidad y de otros temas, de seguridad en relación a los incendios y así, pues que son temas que poco a poco se deberían ir incorporando. No solamente por el covid sino, ahora el covid lo ha evidenciado más, pero creo que eran carencias pendientes que ya existían. En relación al urbanismo, tres cuartos de lo mismo, o sea, la ciudad se ha pensado principalmente para desarrollar los usos vinculados con el sistema económico o productivo, y tanto lo que son los espacios públicos como las redes de movilidad y los transportes públicos y las redes de transporte privado, se han pensado para privatizar estos usos. Entonces, nos encontramos que existen múltiples necesidades, o sea, **múltiples actividades de cuidados que se desarrollan en el ámbito público, pero que no cuentan con un soporte físico para poder desarrollar estas actividades. Nosotras en el espacio público vamos a hacer la compra, cuidamos de personas mayores, llevamos a las niñas y a los niños al colegio y no existen infraestructuras suficientes para dar apoyo a todas estas necesidades.** Además, siempre se piensa, los cuidados por ejemplo, desde esta dicotomía de la familia y de las instituciones, y **falta, por ejemplo, un soporte físico desde unas redes más comunitarias.** Para poder solventar todas estas necesidades desde la escala de proximidad, del vecindario y así.

EM: Exacto, si, si. De hecho, ahora durante el confinamiento se estuvieron creando como más redes comunitarias, o reforzando algunas que ya existían, y bueno, no sé si esto dará pie a movimientos, a planteamientos o se irá desinflando, ¿cómo lo ves?

BV: Yo creo que al final, a pesar de que, es verdad, que la crisis del covid ha evidenciado que lo más importante... bueno, ha evidenciado que todas las personas somos vulnerables, y que todas las personas somos dependientes. Pero a partir de esta primera reflexión que parecía, pues que

igual daba lugar a un mundo mejor o a que hubiesen cambiado las prioridades de las políticas públicas y de las personas, pues vemos que según han ido pasando las semanas y los meses, al final se acaba potenciando y priorizando lo mismo de siempre. Y es como que las grandes entidades, los grandes capitales no caigan y se acaba fomentando otra vez el monocultivo del turismo, en vez de hacer **un cambio radical de planteamiento económico**.

EM: Exacto. De hecho, planteaba también como los gobiernos crearán esta nueva normalidad y ahora que ya llevamos unas semanas, se parece mucho a la normalidad de siempre.

BV: Bueno, o incluso es peor todavía. Si, si, totalmente.

EM: Y bueno, en estos espacios que se han de adaptar a mejor a diversos usos, y además han de asegurar un distanciamiento social físico al menos durante un tiempo. ¿Cómo crees, con herramientas del urbanismo, se puede dar esta seguridad? ¿Cómo se pueden crear caminos que sean evidentes, que sean fáciles, que sean cómodos? ¿El espacio público tendrá que crecer o cómo lo vamos a hacer?

BV: Yo creo que hay ayuntamientos que están haciendo muy mal las cosas. En ese sentido hay muchos estudios que están hablando de la relación entre la contaminación ambiental y el covid, entonces, que esta es una buena oportunidad para que los coches salgan definitivamente de nuestras ciudades, o que sean... pues **en vez de hacer carriles bici, hacer carriles coche, que tengan un espacio como mucho más reducido**. Y que este espacio que se gana de los coches sea el espacio para las personas. Yo no estoy a favor de esta, de este control social, de que las personas tienen que ir por aquí, tienen que ir por este otro sitio, sino lo que se tiene que hacer son espacios públicos suficientes, adecuados, de calidad, amplios, accesibles, que den percepción de seguridad y, por supuesto, a mí el tema este de prohibir el uso de las zonas de juego infantil, de los bancos y demás, o hacer que las fuentes públicas, las pocas que hay no funcionen cuando realmente se sabe que una buena práctica es el lavado de manos ante esta pandemia, pues creo que no se tiene que tender a recortar servicios e infraestructuras en el espacio público sino a poner cada vez más. Y que los ayuntamientos y municipios lo que tienen que hacer es campañas de adecuar y limpiar e higienizar cada vez más esos servicios. Pero obviamente las personas no podemos prescindir de usar el espacio público, y **el espacio público tiene que seguir siendo el espacio de socialización mayor**, porque yo creo que tiene mucho más sentido que la gente se socialice en un espacio público abierto que no en un bar o en una casa donde los espacios son reducidos, se concentra... hay una concentración mayor de partículas del aire y demás, o sea que es más probable que se produzca una contaminación.

EM: Entonces ¿crees que esto podría llevar a un nuevo modelo de ciudad? Hasta ahora parecía que la ciudad compacta ofrecía unas estructuras que más o menos adaptadas podían ser la ciudad del futuro, pero ¿igual ahora no?

BV: Yo creo que esto ha servido para ... durante estos últimos años había habido una crítica, por ejemplo, al funcionalismo, a la ciudad del suburbio y demás y que la pandemia ha ayudado a que proliferen otro tipo de discursos que critican la ciudad compacta y la ciudad mixta. Sin embargo, yo creo que **tenemos que seguir apostando por este modelo de ciudad que al final también nos habla de cualidades, como es la proximidad, es el hecho de tener pues los servicios básicos al alcance de tu, en tu barrio, a una distancia peatonal**. Que también sabemos que el hecho de movernos es algo que incide activamente en la salud activa de las personas. Yo creo que no se trata de un tema de densidad, que esto es algo falso, sino de lo que se tiene que tratar es de equipar mejor estas zonas compactas y, por ejemplo, **reverdecer o poner más vegetación en**

estos centros que tenemos o en estas ciudades densas, que la verdad son todo pavimento porque durante muchos años lo que se ha fomentado es la creación de plazas duras porque eran más fáciles de mantener. Yo creo que se tiene que seguir apostando por esta ciudad mixta compacta y de proximidad, pero adecuando los espacios. Porque al final, relacionarnos con otras personas, socializarnos, poder tener una red social de apoyo mutuo a nuestro alrededor, son también factores que impactan directamente en nuestra salud, que no se están teniendo suficientemente en cuenta.

EM: Exacto, si, si que es verdad que ahora también por emergencia, la salud física y el evitar el contagio se ha puesto por delante de todo, pero la salud también abarca otros aspectos que igual ahora se están perjudicando. Entonces, ¿cómo crees que deberían ser las políticas o los proyectos de urbanismo, sobre todo de cara al espacio público para adaptarse a esta situación y al mismo tiempo tener en cuenta los diversos aspectos?

BV: Yo creo que es como antes del covid. Primero hay que preguntar a las personas qué necesitan, porque no está habiendo como ningún tipo de participación, o ningún tipo de consulta a la ciudadanía sobre cuáles son sus necesidades en el momento actual; y segundo, dejar de priorizar lo productivo y lo económico y empezar a priorizar la vida de las personas desde su diversidad y entendiendo que el espacio público también es un espacio de cuidados, de socialización y de tareas reproductivas.

EM: Y bueno, el tema de la sostenibilidad social, aquí no sé si el urbanismo puede ayudar, pero igual redistribuyendo servicios. ¿Qué aspectos han quedado dañados? ¿Ha demostrado esta pandemia que no estaban bien y que se tienen que trabajar ahora?

BV: Bueno, es lo que te decía, realmente se ha evidenciado... Es algo que muchas activistas ya sabíamos y ya decíamos desde hace mucho tiempo, que es una **crisis estructural de los cuidados**, que las personas somos dependientes todas, y todas somos vulnerables y que las políticas públicas tienen que hacer un cambio de prioridades y empezar a priorizar la vida. Y las políticas públicas desde las sanitarias, las de servicios sociales, las económicas y también, por supuesto, las territoriales.

EM: El ayuntamiento de Barcelona ha hecho, por ejemplo, ese urbanismo táctico o quirúrgico de pintar algunas zonas que eran para vehículos para ampliar las aceras, o peatonalizar algunas avenidas en días festivos y flexibilizar un poco más los usos. ¿Crees que va por aquí, que deberá ir por aquí y más teniendo en cuenta los presupuestos?

BV: O sea yo creo, o sea, nosotras somos muy críticas con el urbanismo táctico, creemos que al final es un parche. Nos parece bien como una solución temporal, experimental para ver si las acciones funcionan o no y para hacer algo rápido. Pero jamás puede ser algo que se quede permanente. Bueno, de hecho, creemos que el urbanismo táctico se debe probar 3 o 6 meses y una vez que se ve que una acción ha funcionado correctamente, dedicarle un presupuesto para que esa acción pueda ser materializada de una manera permanentemente. Y creemos que muchas veces el urbanismo táctico... bueno, pues los materiales, el tipo de lenguaje que utiliza, no todo el mundo entiende bien, por ejemplo, el tema de tantos colores, por donde tengo que ir, si ese es un espacio para las bicicletas, si es para las personas... Entonces creemos que este cambio real de prioridades exige también un presupuesto, que estos cambios se tienen que consolidar a través de acciones urbanismo no táctico sino de urbanismo permanente.

EM: Bueno, ya Cerdà en el caso de Barcelona hablaba de ruralizar Barcelona, de ruralizar la ciudad, en cuanto a absorber espacios que no estaban tan ocupados y que permitían un estilo de vida menos denso, con más ventilación, más luz natural. Claro, ahora parece que estas medidas higiénicas serían las deseables. ¿Crees que Barcelona tendría que gestionarse a nivel metropolitano?

BV: Claro, yo creo que las políticas municipales tienen que ser autónomas, por supuesto, pero que tiene que haber cierto concierto a nivel metropolitano ya que lo que haga Hospitalet, por ejemplo, afecta directamente a lo que haga Barcelona. Lo hemos visto con las acciones, por ejemplo, de movilidad en relación a la reducción de coches y demás tienen que tener un sentido metropolitano. Porque si se reduce la entrada de coches, ¿qué hacen esas personas? O sea, tienen que ser metropolitanas y además tienen que ser interdepartamentales. O sea, vemos como las políticas medioambientales afectan directamente a las de movilidad, que afectan directamente a las de vivienda y que afectan directamente a las económicas. Entonces, hay que trabajarlas en profundidad de manera separada pero también tiene que haber un consenso y que vayan en la misma línea tanto a nivel metropolitano como a nivel interdepartamental. No podemos estar haciendo movilidad unas políticas que van en un sentido, y medioambiente, por ejemplo, o economía en otro sentido que es totalmente contrario.

EM: Si, si, bien visto. Y entonces, bueno, ¿implicaría también crear como otras herramientas para desarrollar el urbanismo? ¿Para ejecutarlo?

BV: Bueno, en verdad son las herramientas que se han trabajado durante muchos años también desde el **urbanismo con perspectiva de género**, que es trabajar a través de la participación de las personas, con la vida cotidiana como análisis conceptual para ver cuáles son todas las actividades que hacemos en nuestro día a día y qué necesidades materiales tienen cada una de estas actividades, y a partir de ahí hacer acciones concretas y que se materialicen en una mejora de la vida de las personas.

EM: Bueno, también se ha visto también que espacios colectivos, privados pero con uso público, como terrazas, azoteas, patios interiores, han sido muy importantes durante el confinamiento. ¿Crees que se han de plantear también dentro del urbanismo o se han de crear algún tipo de normativas, o proponer a las comunidades de vecinos, que creen ellos?

BV: Nosotras también hace muchos años que llevamos diciendo a que **para romper con esta dicotomía de lo público y lo privado, son necesarios espacios intermedios, espacios intersociales que permitan esta organización social de base más comunitaria, de base más pequeña**, que además yo creo que de cara a nuevas pandemias, confinamientos y demás, la unidad de seguridad y apoyo y demás, no tiene que ser sólo la unidad familiar sino que tiene que ser pequeñas redes de vecindario de 100 personas que se puede como controlar mucho más los contagios, pero que al mismo tiempo van a permitirte una mayor corresponsabilización social de los cuidados, una socialización y demás. Y para esto es necesario que haya espacios intermedios donde poder juntarse, donde poder hacer actividades conjuntamente y demás.

EM: Entonces dar como un poco de poder a estas asociaciones comunales o de vecinos, al menos en unos espacios, así como dices, intermedios.

BV: Exacto.

EM: Bueno, claro, también por otro lado, ampliar la ciudad y hacer que los vecinos se hagan más responsables de sus espacios descentraliza un poco Barcelona y las ciudades.

BV: ¿Cómo, perdona?

EM: Bueno, esta idea de coordinar más los proyectos urbanísticos, de reforzar las decisiones de los vecinos, al fin también descentraliza la ciudad ¿no?

BV: Claro, claro. Nosotras una cosa que también reivindicamos es el tema de la justicia territorial que es también que los diferentes barrios de las ciudades estén provistos de los mismos servicios. No tiene sentido que todo esté, por ejemplo, en el centro y que no haya equipamientos culturales suficientes, o que no haya equipamientos educativos, o que no haya equipamientos de servicios sociales, de cuidados en los diferentes barrios. Y esto también, por ejemplo, a valores intangibles como pueden ser el tema de la contaminación ambiental, lumínica, acústica o, por ejemplo, también en relación al verde urbano. Además, también eso tiene que estar muy vinculado con las políticas de vivienda, porque muchas veces vemos como políticas que son de mejora de determinados territorios y determinados barrios, al final han tenido un impacto negativo porque no han ido unidas de políticas de vivienda que han puesto un freno a la gentrificación, a la subida de alquileres y al final lo que han acabado haciendo es expulsar a las vecinas de los territorios.

EM: Y bueno, ya acabando... hemos hablado de este urbanismo táctico o quirúrgico, pero también leyendo artículos, en Copenhague se trabajaba desde hace un tiempo ya en un modelo más sostenible, he visto que hablaban de urbanismo hedonista, intentando buscar también el placer de vivir en la ciudad, de disfrutar el espacio; el cronourbanismo, con este proyecto de París 15 minutos.

BV: En relación a este proyecto de París, decirte que el tipo que ha vendido esto del crono...tal, es marketing puro porque las urbanistas escandinavas e italianas ya desde los años 80 venían diciendo exactamente lo mismo, pero bueno, siempre hay una usurpación de los saberes hechos desde el feminismo. Entonces nosotras estamos un poco indignadas de que al final se... O sea, nos parece muy bien, ojalá se lleve a cabo esta acción y ojalá se lleve a cabo también en otros territorios, pero si que nos parece importante visibilizar las genealogías y decir que estos no es un invento que este tipo se ha sacado del sobaco, de la manga, sino que hay todo un trabajo anterior de feministas, pero también de otros profesionales de la arquitectura diciendo que el tiempo es una variable imprescindible, y la proximidad una cualidad básica para tener una mejor calidad de vida en nuestras ciudades.

EM: Si, si, incluso afecta a movilidad y lo que decíamos, al centralismo... que es un proyecto mucho más ambicioso, a la larga, de lo que sería estrictamente los 15 minutos.(...) Y esta idea de la smart city, que se estaba vendiendo en los últimos años, ¿cómo la veis?

BV: Bueno, nosotras hemos sido muy críticas con el tema de las smart city también. De hecho, en nuestro libro *Urbanismo feminista* hablamos, en el capítulo 3, que hablamos de la crítica a todos estos modelos de ciudad, **hacemos una crítica especial a la smart city. Porque consideramos que se basa en un modelo de ciudad aséptica**, que intenta tecnificar un montón de aspectos y que, al final, nos está erradicando la identidad, la socialización, los usos espontáneos de la ciudad, que para nosotras son los mejores y mayores garantes de la vida urbana.

EM: Ya. Y las supermanzanas?

BV: Bueno, nos parece una práctica positiva, que se tienen que ir consolidando y que sobre todo se tienen que pensar desde una perspectiva de género porque en muchas circunstancias no lo están.

EM: Bueno, de hecho, uno de los problemas que se ha planteado de este urbanismo de 15 minutos es que también el fomento del teletrabajo será algo intrínseco y puede ser que con la pandemia se acelere, pero no está planteado bien desde el punto de vista de género.

BV: Claro, es que desde nuestro punto de vista, el tema de **fomentar el teletrabajo tiene un sesgo tanto clasista, como de género** porque hay un montón de... Al final los trabajos que se pueden hacer por teletrabajo son trabajos de cuello blanco, son trabajos profesionales, y hay un montón de personas, especialmente en los barrios, y especialmente en los territorios con condiciones económicas peores que no son trabajos para hacer en teletrabajo. Entonces, esto evidencia una vez más que quienes hablan de ciudad son personas que están un poco alejadas de la realidad de todas las personas; y desde un punto de vista de género, el teletrabajo, ya lo hemos visto durante estas semanas, es difícil de llevar para personas cuidadoras. Es muy difícil hacer un trabajo que tienes que concentrar en casa cuando tienes criaturas pequeñas a tu cargo. De todas maneras, mira Elisabet, nosotras acabamos de publicar un capítulo en Akal, que es sobre el libro de Akal que habla exactamente sobre nuestra percepción de la ciudad post-covid desde una perspectiva feminista. O sea, que yo escribo un capítulo sobre la ciudad post-covid desde una perspectiva feminista y mis compañeras Roser Casanovas y Sara Ortiz hablan sobre la infancia. El libro se llama *Ciudad y resiliencia: última llamada* y está disponible en formato online. Creo que cuesta 3 euros o algo así, o sea, porque lo han hecho en un formato bastante asequible, así que creo que seguramente te puede ser interesante porque muchas de las cosas que hemos hablado ahora tú y yo, y más en profundidad, las podrás encontrar aquí en el capítulo.

EM: Perfecto, pues muchísimas gracias y bueno, yo creo que ya está todo.

(...)

EM: (...) My focus was mostly in 4 subjects. First of all, sustainability and equality, environmental sustainability but also social sustainability, focused in Barcelona. Do you think through urban planning is there opportunities to work on this subject? And do you think this pandemic may change priorities or even offer new possibilities to urban planners?

MN: Yes, I mean, I think so. First of all, I think the pandemic may people think a little bit and that will make many changes. What we've seen during the lockdown, for example, you saw this dramatic decrease of motorized traffic in the cities, but also few people going, using public transport, or almost no people using public transport. In Barcelona, a lot of people that work in Barcelona come from outside Barcelona and a big problem is the traffic coming from outside Barcelona into Barcelona. That causes a lot of problems in terms of air pollution, noise, heat island effects and this kind of things. At the same time, what you've seen also during the pandemic is that the communities that are being hit hard by the infection is poorest communities, I mean in the outskirts of Barcelona, I mean, you know the *barrios* that are away off, I mean the rate are fairly low but is the poorest communities that are being hit. I mean they are being hit by the virus at the same time they're losing their jobs. I mean, there are many changes going on. I think what you see in terms of urban transport planning is that the Ajuntament recognizes that you need to make some changes in public space because of the distance measures, you need to have one and a half meter distance so you need to have more space for pedestrian but also for cyclist. They started increasing the number of cycling lanes during the last few years, I mean the aim as to reduce motorized traffic and increase active and public transportation. So what you see, I think, is they are trying to increase cycling to some extent and cut off some streets from motorized traffic and to create more space to the pedestrian and the cyclist. At the same time, you see more teleworking, people are more working from home, coming in less, which has an effect as well, but think, you know, in a way this is kind of good, good trans, I mean the other thing is that if you see a tourist it releases also a bit of pressure in Barcelona, on public space and also on the transport system. But still, I mean, I think they're still thinking on what's going on and real changes have not been made. I mean, I think structural changes, I mean I'm thinking in terms of urban design, I think it's kind of promising the *superilles* that were implemented in Poblenou, in Sant Antoni and also Horta, but this are too slow. I mean I think for myself *superilla* idea is quite nice, how it redefines public space, how it reduces cars, gets more space for people but it's all going a bit too slow and actually what they should do is to speed it up. We did a study where we look at the *superilles* if they were implemented the five *superilles* in Barcelona, and what would happen in terms of urban transport planning, environment and health. And we saw that it would reduce air pollution, noise, increase physical activity in green space and reduce heat island effects, and you could prevent around 700 deaths a year here in Barcelona. This are the kind of changes that you could make in part of the urban planning, I mean. But of course, the big problem that we have is the motorized traffic from outside, from the metropolitan area into Barcelona city and that need to be addressed in some other ways by increasing capacity for public transport. At the moment people are not using it but they should hopefully. But also I'm thinking about creating a cycling network that people actually could use for long distances at the whole metropolitan area. At the moment it's a bit of a mess, so that needs to be improve, that it's a full network through the whole metropolitan area where people may cycle, I mean, we see this in other countries like Holland or Belgium, here people do long distance cycling, particularly using electric bikes, and

that reduces quite a lot car use. You know as well as me, if you look at Barcelona city only one hour for trips are by car, but cars dominate still the street, I think that's a disaster. That changes are possible that increase sustainability of the city but also **liveability** and making the city more healthy.

EM: Well, actually this superblocs model seems to be a project that the City Hall is pushing, and even maybe the concern during the pandemic on health, and pollution and even the transmission of this virus, may help also push socially into that. But the traffic is also as you said on the metropolitan area, so maybe it's needed to make new agreements, to create new systems of governance? Which tools do you think should be promote to make, to speed up this opportunities?

MN: Yeah, I think as you said it's also the system of governance. I mean, it's very complicated. I think here in the metropolitan area, in a way, you know, there are different levels. You have Barcelona City Council, you have Diputació, you have the AMB (Area Metropolitana de Barcelona), you have the ATM and then you have the regional government, the Catalunya government and then you have the national government. So there's 5 or 6 different levels of governance that all have to do with urban space, transport, etc. These guys often don't talk to each other, or not enough. I mean, we are dealing with different organization where asking the same information. I'm coming from the health perspective and when they are coming with the same information, coming to us you see they are not talking to each other. And I think it makes it quite difficult in a way. So you need every different governance system within the metropolitan area and down into Barcelona... you have the organization AMB but I think is not so powerful, I mean there's 40 different city councils that want different things. I think the only forward to do in the Covirian way is to have one governance, **governance for the whole metropolitan area that can think for how to do this kind of things fit together. And that also comes for planning housing, planning jobs, planning companies**, why do so many people need to commute from the metropolitan area to Barcelona? Why are the jobs not so close to where the people lives? It's a very simple thing to look, to think about. With the teleworking, *teletrabajo*, it's a bit easier now, to work from home, to stay at the metropolitan area not having to come in. But in the long term you should also think about spreading the job opportunities through the whole metropolitan area, so people don't have to travel so much. So that's why I like concepts like the 15-minut city that are promoting in Paris, that are saying "your work, schools or activities should be within 15 minutes from your home". I think it's a very nice concept but it's also a way to think about how we design cities, and how we govern cities in particular.

EM: Yes, yes. Even that may create another question, another wonder. Which should be then the limits? As you said we may have teleworking so even the limits to those links of Barcelona may go further as they don't need transport, which is maybe an opportunity to include new space free, green space in the city.

MN: Definitely, I agree with you in that. And why... you don't need to be in the metropolitan area to work in Barcelona, you can be wherever, in the UK, in the Netherlands... you don't need to be in Barcelona. To be honest, you know, for us in the Institute, we are an international Institute and many people are working from their countries where they come from, they don't need to be in Barcelona. So the majors will be working somewhere else, why not? For some jobs you can do that, for some other jobs of course it's more difficult. If you think about cleaners, if you think about people working in the hospitality industry, in cafés, in restaurants or whatever, they often have to commute, they need to be there in person. But for many other jobs you don't need to in a way.

EM: yes, well, that's for sure. But I was thinking more in also that concept of governance. Maybe if there's really difficulties to find new green zones, new green areas in Barcelona or to create them, absorbing that metropolitan region may give a chance.

MN: but it's also what you think about green... Barcelona doesn't have much green space, Barcelona has a very large street network with not enough green. At the moment we are using a lot of the streets and space, we are using them for cars. If you replace cars by other modes or people don't have to come in, you can actually start planting trees where the roads are, take asphalt away and put green space there. And that's... there's space to do that, I mean, that's possible. You can see what's happening at Plaça Glòries to some extent, it was a big ring with a lot of roads, it was taken down, and they're creating a big park. I mean, why not in a smaller level in other places? I think there's enough opportunity to do this. But the will is not there and there's still strong forces that support cars in the city and outside the city. And not always right, I think.

EM: And how do you think then public transportation maybe reliable again for citizens? Because there's been actually a very important decrease in the use of the public transportation by citizens, let's see now in September, but it seems should be a little lower maybe.

MN: The problem with public transport at the moment is that it seems it's unsafe, because you know, we're so use to see at public transport people as *sardinas*, people are crowded together and you don't want that to happen, so I think that if you want to get the public transport going again you need to increase the services, so the load is not going to be so high in public transport. So instead of having the metro or the train running every 5 or 10 minutes, perhaps every 2 minutes or something. So, this kind of things you can think of on trying to reduce the load. At the moment, I think quite a few of the public transport uses stack-cycle for example, because I think it's the safer to replace the use of the car, and of course, she doesn't want to have more cars using the city, I mean, it's not good. I think though the crisis is not going to last for the next 10 years, but it's going to be for the next year or so. So you need start planning for the future and it's what I said: the main problem at the moment is getting people from the metropolitan area into Barcelona, but there's not enough public transport to take, to do this. Or what is happening is that actually going by car is normally twice faster than going by public transport, so that's why people use the car, because it's fast, kind of comfortable, costs a bit more money but ... well, you spend a bit more money on it. So, are you going to make using the car more expensive? You make it last longer? Or do you decrease the transport time [frequency] for public transport? So, there's different ways of looking at this, depending on what you want to do, what you think is the best so you take decisions.

EM: And do you think the pandemic have shown some failures that weren't evident before, in the deseing of Barcelona, that super-compact city?

MN: I think that it shows that we gave too much space to private car use, to motorized traffic. You know, we should use our public space in a much better way. We can't create space, but people need distance, don't have to be on top of each other. So, it shows there is not enough capacity for public transport, because there is public transport but often it's quite cramped in particular around rush hours, so it shows there is not enough capacity. I think these are a couple of things that become clear to me, or clearer now.

EM: Well, actually, the City Council is closing some streets during the weekend so people, citizens may occupy...

MN: Yes, I think the most evident, the clearest is Via Laietana that closes during the weekend and it's wonderful, you can see people walking. And Via Laietana is one of this roads that should be closed anyway, because it cuts off into 2 parts the old city and they should do something else with this space. I mean it's crazy you, after all, when you walk from one part of the city to the other you come to cross through the ugliest road in Barcelona, there's so much traffic. There's actually no need to have the road there. But it's very hard to change it that because, you know, people don't like giving up something. I mean, they say "oh, we've been driving through this and we need to keep driving through this."

EM: Well, actually it's an street with, normally, traffic so, it's a busy street that many cars, many citizens are using to go through and connect different neighborhoods.

MN: But where do they go to? (...) You know, the main thing that this street covers is the access to Barceloneta, it's where most of this people live, but they could go also through Marina. That's another access they could use, but because some are used to this that's why they want to go to Via Laietana. Via Laietana has 55 thousand cars per day, it's incredible, it's like a motorway running the city. And we shouldn't have this kind of things. As soon as they close it and put something else, put some shops and people will say "why we didn't do that earlier?" Because it creates much more space in the city. Unfortunately, you can't plant any trees there, because there's the subway under it, the metro under it, so you can't do much. But you can do other activities that make it much more pleasant. And people won't miss it or will go somewhere else. The problem is that if you create the space for cars you get cars, if you cut the space for cars people finds some other way to get around. That's very easy, I mean, wherever you look at it it's always happening and you create more space, more road space for cars, the more cars. And then people don't come, but you know it's... some cars they think they have right to the road, I don't know where that comes from. I see it myself, I live in carrer Taulat in Poblenou, it's a small street, actually too small for cars but cars come through it. At the moment there's kind of the temporary measures that cut off every morning, they put the *vallas* down so the cars can't come in, you know they put it down 20 minutes later the guards have gone because some car drivers think "oh, but this is a road, I need to go in", and they just take the *vallas* away, don't move them back and then everything is going again. And it's ridiculous, because I mean that's a road where shouldn't be any cars. There's other of this kind of roads around in Barcelona, that actually are too small for cars but still are being used.

EM: Yes, yes. And maybe instead of making some temporary measures, something permanent would make clear...

MN: That's right. Supposedly they are going to do this, they are saying because I complaint and the city is going to put more permanent measures in there, but they haven't done it yet, I guess they are busy with a lot of things, but... There are many roads like this, you know it's too easy for people at the moment to drive from one part of the city to the other part of the city. It's normally 'through' traffic, it's not traffic that has a certain destination there, and it's the same for Via Laietana. As I said before, actually there is no destination, people just pass through it, they go from one part to the other but they don't need even to do that, it's just they got used doing that and that's why they are doing it.

EM: Well, yes, maybe as urban planners they should find an option for those drivers or suggest, after all it's the management.

MN: Why should they find an option for the drivers?

EM: Because it's citizens also, I don't know, even if the option is having a bicycle, or an small bus.

MN: Bicycle is different from a car, I think. You know, most of time you see the car it's people that want to show off that they can afford a car, they can get around and create lots of inequalities as well. So, I don't know you need to justify that having space for cars, for delivery yes, but cars not.

EM: No, I don't mean having space for cars, but considering there is this transportations and activities to find an option for them

MN: No, you should get rid of that because is what people are used to, it's not the normal way. I don't see the reason why you would have space in a way for cars in the cities, granted. It's not a given right, no one said that you need to have a right to drive in the city, no one gave it, people assumed that when there is a road they should be able to drive but it's not a given fact. People do it because it's comfortable, it's quick but there are many other ways to get around the city.

EM: Yes, I meant giving access, not necessarily by car. But if there are these activities is because people like those areas somehow. Maybe they don't need to go by car but maybe this access should be granted somehow, that was my...

MN: You're right, access is different than mobility and access if you take equity into account it would come into something different as well. At the moment, you know, if you have a car to drive around you have more money, and you contaminate the people in the city and cause a lot of air pollution and it cause noise, it cause heat island effects, as well negative influence in other people in the city but a driver doesn't take it into account. The driver thinks more about himself and say "I want to get quickly from A to B". But they don't think about the consequences of this for the rest of people living in the city.

EM: And that's also the work of urban planners. And, well, during the 1800' here in Barcelona we had a very important issue, actually it was a European issue, but here more evident and that was the development of the Enlargement, Eixample, which actually took a lot, a lot of citizens to the former metropolitan area which is now the core of Barcelona. As situation is quite similar, even urban planner Cerdà was defending this project after hygiene, ventilation, not only to create a modern city, but to make healthier and more liveable the city. Which of those ancient measures are still valid? What have changed? Which measures are not valid anymore?

MN: I think the original plan of Cerdà was great, it was to create a kind of 15-minute city, where you had all your activities within 3 blocks, I think that was the idea: you would live, you would have the school, you had the doctor, everything very close together. Also between different blocks there would be a green space, that you could enjoy the green space, the street were very wide so there was a lot of fresh air going through them but as you know, the problem was that as soon as the developers were using this, the green space in the center of the blocks disappeared, there was no green space and was used for other things. And in the 60' the wide streets were filled by cars, because that was seen as being modern. But they are highly polluting, causing a lot of noise, so the intentions were very good but the implementation of this was in an unfortunately way because of other things. I think the idea of the superblocks is bringing back this idea, this original attention from Cerdà for people could walk around, could have more green space and that's one of the reasons why I like the superblocks idea. And also the 15-minute city idea. We've got, you know, your activities within walking distance from your residence.

EM: Cerdà as you said was also planning markets, schools, hospitals and health service, and maybe in that superbloc this is not so fix.

MN: No, that's a bit open, that's why I think the superbloc by itself model is not sufficient. Probably it needs also overlaying with the 15-minute city... The other model that you have is the car-free city, I've been writing about quite a bit as well. If you look at the neighborhood like Vauban (Freiburg) in Germany, with sustainable housing. **Car-free neighborhood**, that's another model that I think is very attractive and that brings different elements together.

EM: Do you think in the case of Barcelona, making these superblocs with a little bit of green should be enough? Even in case we should have a... we should be isolated again?

MN: I think it probably makes the city more resilient in terms, you know, we also have climate change issues. And planting more green reduces temperature, affects, reduces the heat island effects, we know that quite well. Also, it creates more space that people may keep distance, so it would help a lot, I mean, if it's enough I don't think. Because as I said there are other measures you need to take as well, just implementing the superblocs probably it addresses only some of the problems. The other thing is that you still, with the superbloc you still have some very busy roads because you may drive traffic out of the block itself but roads, there's roads where still they're going. So, it may create some inequalities as well because probably the busy is where the poor people is going to live, the house price would go down there, as the superbloc house prices may go up. So, it's not the end of it, it's not a cure for everything and that why you need to bring other things as well. As I said the 15-minute city where you get work and residence closer together, but also it brings some inequity issues because that's not very well addressed in any strategy at the moment. So, I think there's also some important issues you need to address.

EM: During the lockdown some neighborhood groups, or societies have been trying to make work, to help each other, do you think that may be also a system to better work in that inequality?

MN: I think the community groups where people is helping each other are very important. It's a very important part of the city, how people interact with each other, helps each other. Away after local neighborhoods we have a lot of support, it comes back to Jane Jacobs as well, starting with ice in the street creating a community. I think that's extremely important for cities.

EM: And also during the lockdown many neighbors have been using the rooftop of the buildings or some collective common sections which is not exactly public.

MN: Yes, I think the rooftops is a big problem here in Barcelona because **there's a lot of space in the rooftop and can't be used because of different regulations**. I mean, I think there's a much greater use, you can use it for making it green, putting green space, but also making a communal space that people can use it. But on the other side, also for solar energy because it's ridiculous that we have so much sun here and no solar panels. I mean, you know, until recently you couldn't put solar panels on the buildings, that seems to be a crazy idea because when you to Barcelona you see all this rooftops where there's nothing happening, I mean, it's waste of space in a way.

EM: So, it could be another measure for urban planners?

MN: Definitely, yes, yes.

EM: Well, so more or less these were the subjects I wanted to deal with you.

MN: excellent, good, good luck. I'm looking forward to reading your thesis, keep me up to date. Elisabet, I think I sent you the paper I recently wrote, some kind of review around sustainable, liveable and healthy cities.

(...)

MN: We wrote this book I don't remember if I sent it to you. We did this book: *Integrating Human Health into Urban and Transport Planning*.

EM: That's another of the features I think maybe that pandemic may push, to consider health a more important factor.

MN: Yes, that's right. But I think that was already before the pandemic, because if you look at the Mobility Plan for Barcelona that they did 10 years ago 'health' was not mention. But this time already 'health' is mention, so **already 'health' is gaining a more prominent place**.

(...)

EM: El tema d'habitatge i el tema d'urbanisme evidentment es retroalimenten, i potser ara més que mai ha quedat evidenciat que, és clar, casa privada, espai privat i espai públic estan relacionats, tot forma part del teu dia a dia i tant gaudeixes d'un com de l'altre i tant esperes fer activitats i poder controlar d'alguna manera un com l'altre, no? Val, doncs bé, les entrevistes les havia plantejat a partir de 4 eixos principals. Un, el primer, si vols és el de la sostenibilitat, tant mediambiental com social. Creus que el tema aquest de la pandèmia també pot crear una nova visió de mesures? De fet, ja se n'ha parlat molt durant el confinament que tot va molt lligat: el nivell de vida, la qualitat de vida, les ciutats que creem i el medi ambient, com organitzem aquestes ciutats i la qualitat de l'aire, la qualitat dels sorolls, i, bé, evidentment dintre de l'habitatge i a nivell més ampli de la ciutat. I bé, al capdavant sostenibilitat també econòmica o social de... intentar evitar masses contrastos.

CD: La pregunta quina seria?

EM: Si creus que arrel d'aquest problema de la covid el planejament que afecti la sostenibilitat doncs es pot veure modificat? Pot haver reordenament de certes prioritats o aparèixer noves problemàtiques, noves visions?

CD: A veure, segur que si, és clar. Perquè els efectes de la pandèmia de la covid tenen repercussió o estan tenint repercussió a tots els nivells. Llavors, en concret en planejament urbanístic... bé, planejament urbanístic ja saps que... el coneixes ben bé? Que es compona de figures jurídiques que diguem-ne, el modificar la planificació no es fa d'un dia per l'altre i son aspectes que estan recollits. A nivell de polítiques urbanes si que hi ha més flexibilitat per adaptar-se segurament al context de la covid, de forma immediata. Llavors, si, la covid afectarà a polítiques urbanes que podem veure a les nostres ciutats i en el dia a dia. Entre altres coses, per adaptar-se a la no transmissió i a tots els temes de seguretat relacionades amb la salut, això d'entrada. Però també adaptar els espais en general, les activitats econòmiques, els espais públics, etc. Bé, totes les polítiques s'estan reorientant cap aquí. En el camp concret de l'habitatge, diria que potser té un impacte sobre els aspectes més relacionats amb el mercat, etc. El tema de les polítiques, diria que de moment s'estan portant a terme les mateixes polítiques tot i que en un context social potser diferent, però no té, per exemple, una incidència tant gran com en l'ús de l'espai públic. O sobre la regulació de la mobilitat. Crec que hi ha altres aspectes en què la conjuntura de la covid ha activat tot una sèrie de polítiques d'una manera més ràpida.

EM: Bé, també vull parlar de mobilitat, però abans de continuar si que ara amb tot aquest tema de la pandèmia s'ha parlat molt d'espais que serien privats però d'ús col·lectiu o semi públic: terrasses, patis interiors d'illa, o inclús de la finca... Creus que hi pot haver com una nova manera d'apropar-se a aquests espais? Que l'Ajuntament intentarà regular? O que potser el mercat començarà a valorar? O els propis veïns s'organitzaran per dir "mira, doncs la comunitat crea una sèrie de normes o requisits"?

CD: Bé, aquí, a veure, no em de llevar de context tampoc que estem treballant en un escenari que d'aquí a mig any-un any la situació aquesta de covid i de precaució que hem de tenir s'haurà relaxat molt més, entre altres coses perquè tenim escenaris en que hi haurà una vacuna, tenim escenaris en els quals juntament amb la vacuna s'espera serveis sanitaris i les formes de detecció estiguin més avançades i, per tant, hi haurà potser una normalitat com abans no, però no

estarem amb la situació actual d'estat d'alarma, de desconfinament però després rebrots, de situacions d'emergència sanitària bastant important. Clar, per tant, tot això els agents, alhora de valorar tot això ho valorem també. Bé, hi ha coses o normes o inversions, inversions tant d'empreses o de particulars com a casa, que també valoren això, si estem parlant d'una cosa que tindrem per sempre més o si és una que tenim un any i, bé, potser poden venir altres epidèmies més endavant, però jo crec que no treballem tothom amb l'escenari. Jo crec que la majoria de la població no estem treballant en que tindrem una epidèmia d'aquestes característiques cada any, no? De que això s'acabarà i, bé, hi haurà coses que ens faran reflexionar i potser no tornarem enrere, però hi haurà coses que no farem canvis tant ràpids, no? Això no s'ha de treure de lloc. Llavors, traslladant-ho cap a lo que tu em preguntes, cap a usos d'espais privats d'ús públic com puguin ser les terrasses, o els patis dels habitatges, no sé, hi ha normatives que es poden utilitzar, si no recordo malament l'ús limitat d'aquests espais, en espais privats, va ser un tema de l'estat d'alarma exclusivament. Ara, en aquests moments, l'ús de la comunitat el regula la comunitat i, bé, no sé, decidirà què fer en endavant. Però ja et dic, són inversions que es poden plantejar però no només en funció de la covid trobo perquè invertir en arreglar un terrat o invertir en arreglar una casa, doncs en un context d'un any, bé, potser hi ha gent que s'ho pot permetre, però segurament no només és pel context de la covid sinó perquè en general vol canviar la seva vida, no sé.

EM: Bé, de fet, hi havia discursos que gairebé recordaven el concepte de l'higienisme del Cerdà, i no sé també potser això fa reflexionar que es va intentar plantejar una ciutat a Barcelona i que més o menys va tenir un cert èxit, per fer-la més sana, per fer-la més humana i ara potser ens estàvem, bé ja fa temps, allunyant d'aquest concepte.

CD: A veure, que en les ciutats hi ha espais que es poden millorar i en les ciutats també, això és una realitat. Vull dir la qüestió de l'**infrahabitatge**, la qüestió de la sobreocupació, les condicions d'això, precisament, del que en el seu moment es mirava des del moviment higienista, del "hacinamiento", de l'amuntegament, bé, actualment no es reproduïen massivament aquestes circumstàncies, però la qüestió de l'infrahabitatge, de les ocupacions sense... vull dir, pisos buits ocupats sense permís, pisos buits de bancs o entitat financeres que no els acondicionen i que generen problemes a la comunitat, o població que no pot pagar el lloguer i viuen moltes persones en una mateixa habitació... és a dir, reproduïen una sèrie de problemàtiques socials, no en aquella dimensió que es produïa a mitjans del segle XIX, però són problemes que estan actualment en les ciutats, difícils de quantificar i fins i tot quan es quantifiquen difícils de portar a l'opinió pública perquè generen problemes molt evidents de cara a les institucions i de cara a les persones responsables i responsabilitats que s'haurien de prendre davant d'aquesta situació. I això, la situació de la covid, doncs bé, en la mida en que incideix en l'increment de les desigualtats o en les dificultats d'accés a l'habitatge, doncs podrà fer que s'incrementin aquestes situacions i, lògicament, això es trasllada en aquest cas en concret, la transmissió de pandèmies o epidèmies, doncs bé, si hi ha més contacte, més proximitat... ho hem après tots aquests... j ho sabíem però ho hem tornat a aprendre, durant la pandèmia, que hi ha més transmissió en aquests contextos i que, per tant, és una realitat. És a dir, d'alguna manera la covid ens ha destapat, o ens ha fet més evident alguna cosa que molts estudiosos ja portàvem temps treballant-hi, i és que les desigualtats socials fan que es reproduïxi d'una manera diferent, en aquest cas que es transmeti la pandèmia. On hi ha més *hacinament*, més amuntegament, doncs mira... per aquesta circumstància és més difícil de controlar aquestes pandèmies.

EM: Exacte, si, si. I llavors si que hi ha.. això des de l'urbanisme, en aquest sentit també potser es pot treballar una mica focalitzant en aquests barris amb més *hacinament* com dius o buscant repartir també espais verds, no?

CD: Si, però ja et dic, jo penso que es una qüestió que, des de l'urbanisme el que es pot fer, doncs estarà fet d'aquí un any, i d'aquí un any esperem que no hagi la pandèmia. Llavors ja sabem de què parlem tots. Vull dir, la pandèmia ens ha destapat una situació que ja existia prèviament i que potser ara s'ha aguditzat, no? Per tant, l'urbanisme ha de continuar fent la feina que hauria d'haver fet abans i que estava fent en la mida del possible i que ha de continuar fent, i és tots aquests espais que tenen menys qualitat o que tenen dèficit de zones verdes, o d'espais públics o d'equipaments, o els mateixos habitatges que tenen aquests dèficits, doncs mirar d'intervenir perquè això no es produeixi o no es reproduïxi. Per tant, la funció de l'urbanisme ha de ser la mateixa que hi havia abans. En tot cas, ha d'aprofitar potser aquesta visibilització d'aquestes problemàtiques per situar-se com una major prioritat dins de les prioritats socials i dels governs.

EM: Val. I amb la mobilitat, si que ha canviat evidentment durant l'estat d'alarma, moltíssim, però inclús entrant amb la nova normalitat l'ús del cotxe privat, del metro, de l'autobús públic, doncs és bastant diferent de com era abans. La gent sembla que té una mica més de por. Quines mesures creus que es poden adoptar per recuperar la confiança, per promocionar el transport públic? O com creus que la mobilitat es pot canviar?

CD: Si. Jo crec que aquí, per exemple, en tot això seria molt important informar bé a la població. I m'explico, no és que no s'estigui informant bé, però per exemple, tot això ha anat molt ràpid i els estudis de transmissió van fent-se, cada vegada ens arriben més informacions, però en tots els ambients: en el transport públic, en l'escola, en els casals d'estiu, que és un altre tema de molta actualitat. És a dir, es transmet.. Hi ha risc de transmissió en el transport públic si els viatgers van amb mascareta i respecten les normes? Mirem-ho amb dades, mirem les transmissions que s'han produït i després mirem les transmissions de les persones que arriben infectades quins són els motius, perquè potser, bé és el que estan sortint ara, són reunions familiars, reunions d'amics on es produeixen realment les transmissions. No en els desplaçaments en transport públic ni en transport privat, no? O amb molta menor mesura. Per tant, quines mesures s'haurien de fer? D'entrada, lògicament, mantenir totes les distàncies preventives i totes les mesures preventives que els responsables del transport públic segur que coneixen millor que tu i que jo, i que estiguin implementant, des de l'ús de mascaretes, mantenir les distàncies, amb molt de personal que informi perquè de vegades simplement és recordar a la gent el que han de fer i ja ho fem, vull dir, no cal res més, però perquè no se'ns oblidin aquestes qüestions. I després, bé, doncs què et diria? Doncs, és clar, **incrementar les freqüències de pas, incrementar les infraestructures ferroviàries, incrementar els trens**, però clar, això no és una cosa que farem en una setmana o en dues. Si portem dècades que, almenys pel que fa el transport regional i de proximitat s'està fent en comptagotes. De nou estem en lo mateix, ja ens agradaria que això de la covid ens ajudés per prioritzar inversions i pensem en el cas concret de la mobilitat i de les infraestructures, bé, que es fes **una transferència ben clara des de infraestructures d'alta velocitat, per exemple, cap a infraestructures més de proximitat que des del meu punt de vista són molt més prioritàries** durant l'estat actual i d'on veníem i on anem.

EM: Però per exemple, l'ús de la bicicleta, l'ús de patinets i d'aquests vehicles sembla que està pujant o que la gent s'ho mira amb més bons ulls. Llavors també, de fet, l'Ajuntament de Barcelona ha obert més carrils bici. Creus que realment hi haurà una modificació cap aquí? Hi haurà un empenta arrel de tot això? S'accelerará la tendència?

CD: Tant de bo, tant de bo. En algunes ciutats ja han començat a veure que hi ha parts de l'espai públic que abans estaven ocupats pels automòbils i que, ja no amb el covid sinó abans s'estaven traspasant cap a altres mitjans de transport no mecanitzats, bicicletes, vianants... Ara, amb la

covid una part d'aquest espai públic també s'ha ocupat per aquests carrils i, bé, si la gent troba més infraestructura doncs segurament s'utilitzarà. Sovint hem comentat que **en tema de mobilitat la oferta va per davant de la demanda**, el que s'ofereix acaba agafant a la persona que es desplaça fins a cert punt, però que això ens havia servit molt per explicar els increments de transport mecanitzat privat, cotxes, motos, durant molts anys, durant els 90, primera dècada del segle XXI; i en canvi, en el moment en que s'aposta per reduir aquesta oferta, si que es disminueix, no? També és cert que això va coincidir també molt amb l'anterior crisi, la crisi del 2008, la disminució dels desplaçaments en transport mecanitzats i que semblava ser que ara tornaven a incrementar-se. Bé, l'experiència que tenim d'altres ciutats també ens parlen en aquest sentit, que la oferta mana molt sobre la demanda. De nou aquí és el mateix, jo trobo que és important informar bé a la població, a la opinió pública en general de les dades que es van obtenint dels desplaçaments, de com s'han ampliat les infraestructures pel transport no mecanitzat, en aquest cas estem parlant del transport en bicicleta, quins són els objectius. Això s'estén no és un objectiu només per la covid sinó que la covid en tot cas ha accelerat alguns canvis que ja s'intentaven implementar, o no, o si realment només és per la covid, hi ha algunes actuacions. I per tant, a partir d'aquí se suposa que si que hauria de pujar... Durant la covid, els transports no mecanitzats en general s'incrementen... no mecanitzats haurien d'incrementar-se en les situacions de proximitat. Ara, com bé sabem, hi ha molta gent que no pot arribar, o no pot fer desplaçaments quotidians amb transports no mecanitzats, per tant, d'aquí venia tot el que explicava abans, de l'alternativa aquesta de transport mecanitzat públic i privat, que és bàsicament el cotxe o ferrocarrils i autobusos. Aquí també hi ha una disjuntiva molt important.

EM: Si, si. I bé, això també potser, s'evidencia que realment Barcelona està molt vinculada a tota l'àrea metropolitana en molts àmbits i que potser les gestions, no només de mobilitat, sinó altres polítiques haurien d'anar també en bloc. Llavors això ens portaria potser més espais buits i possibilitat de zones verdes a la ciutat? Però, és clar, s'ha de treballar amb una governança diferent.

CD: Bé, a nivell de mobilitat, si tinc ben entès, hi ha diferents ens supramunicipals que gestionen el transport i el planifiquen, l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), els ens de planificació a l'àmbit de la regió metropolitana de Barcelona, després tenim Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), que gestiona i l'ATM que gestiona el transport, diguem-ne de l'àrea metropolitana, després tenim els serveis d'Adif, que gestionen els serveis de rodalies, bé, perdó transferits a la Generalitat de Catalunya també... En definitiva, tant pel que fa a la gestió i la planificació dels mitjans de transport, en general, és un dels sectors que té una visió més supramunicipal.

EM: Exacte. Però és suficient amb aquesta visió de la mobilitat o tu creus que hi ha altres departaments? No sé, habitatge també es podria veure aquesta visió més global i no només quedar... cada municipi treballar amb el seu territori? I altres polítiques, no? Potser a nivell econòmic? Potser ara també aquest tema de la covid, el voler implantar certes normes ha evidenciat, potser, que és necessari treballar en una altra perspectiva, amb un altre concepte de territori?

CD: A veure, això una mica, el que venim repetint, no? És una qüestió que no té a veure amb la covid, té a veure amb les dinàmiques del territori, la governança i per tant...

EM: Bé, jo per exemple, comparava amb el tema del teletreball i la covid. Evidentment ja existia, no s'hagués llançat el teletreball si no existís el concepte, però evidentment l'ha accelerat. Llavors, que no ha sigut la covid la

que ha forçat el teletreball? No si no hi haguessin les eines anteriorment, però sí que l'ha accelerat molt, no? I evidentment la covid potser durarà un any, tant de bo i recuperem la normalitat, però potser si que potser ha canviat certes visions i el que et deia, reorganitza prioritats o accelera projectes que ja estaven en marxa. Això és la idea del meu treball. Ja sé que la covid no transformarà el món en dos dies, no faré un treball sobre això perquè és molt evident. Bé, perquè ens ha obligat a confinar-nos, però a nivell planificació en dos dies no... però s'està fent l'urbanisme tàctic i això estava planificat pel mes d'agost? Segurament no, està fent alguns canvis.

CD: Si, però a veure, el que em preguntaves abans era una mica, o havia entès era una qüestió més relacionada amb la governança de tots aquests aspectes, el canvi d'escala de la governança.

EM: Si, com estàs dient que la covid durarà un any, dic mira lo del teletreball, saps? Ja existia, no és que fos nou però sí que la covid ha creat una nova etapa.

CD: Si, segur. El plantejament del teletreball o tot el debat sobre el teletreball, com influenciarà això en el lloc on vivim, en la relació del lloc on vivim i el lloc on treballem, és a dir, si podem no tenir aquesta vinculació, no?

EM: no, jo et deia lo del teletreball per comparativa. Igual que el teletreball està en una nova etapa arrel una mica d'aquesta problemàtica de la covid, creus que el tema de governança, el tema d'urbanisme també pot tenir, pot obrir-se a una nova etapa?

CD: El tema de governança o el tema d'urbanisme?

EM: Bé, parlem dels dos.

CD: La governança a nivell metropolità, vols dir?

EM: Bé, això seria el que jo penso potser empenya les sinèrgies actualment, que ja hi havia la intenció i a nivell mobilitat, com deies, hi ha diversos ens. Penses que això, totes les problemàtiques que ha creat, la imposició de crear noves normes de convivència, de transport, obligarà a que altres polítiques que afecten 'urbanisme tinguin aquesta visió? O altres visions? Hi haurà algun canvi?

CD: és que no acabo d'entendre ben bé la pregunta que vols formular-me, Elisabet,

EM: Val. Bé, Barcelona té uns límits metropolitans, i l'Ajuntament treballa dintre d'aquests límits amb aquest territori i cada municipi treballa amb aquests territoris. Però Barcelona, Hospitalet, Cornellà, Barcelona inclús Sant Cugat, el Vallès estan molt relacionats i, el que dèiem, a nivell mobilitat ja s'estan fent, des de fa temps, aquests projectes en comú. Creus que la necessitat de controlar aquestes normes que pot crear la covid farà que hi hagin també més projectes en comú fora de mobilitat però en urbanisme? Creus que es planteja amb això uns acords més enllà de la mobilitat, d'Ajuntament i àrees metropolitanes?

CD: No ho sé, Elisabet, és que et puc donar una opinió sense cap validesa.

EM: O creus que hauria de? Jo no estic recollint... La meva idea és un treball sobre reflexions, ja sé que és tot molt obert, si. No estic parlant del passat perquè estem dintre, estem immersos. Per això la meva idea era més que res recollir aquestes idees i reflexions que estem plantejant ara que potser d'aquí

un any les hem oblidat i queda tot en paper mullat o potser realment si que hi ha alguns canvis, un canvi de paradigma o de perspectiva arrel d'això.

CD: Si, bé, de nou, no sé. Intentaré explicar un poc la qüestió de la integració metropolitana cap a on pot anar a nivell de governança si et sembla, que és el que et formulava abans. Per això et deia que és una qüestió que amb la covid, no sé fins a quin punt la qüestió de la governança anirà modificant-se. La qüestió de la governança, les dinàmiques que es produeixen en un territori com el nostre metropolità sobrepassen clarament els límits municipals, com podem veure en temes d'habitatge, mobilitat, treball, etc. I actualment tenim unes institucions que governen el territori que es fonamenten principalment, o que les seves competències es fonamenten en unes realitats o bé municipals o bé de la Generalitat de Catalunya o de l'estat. No tenim uns ens de governança robustos que permetin governar en general les dinàmiques metropolitanes. En diferents aspectes, tant pel que fa la mobilitat, com pel que fa l'habitatge, com pel que fa el treball, com pel que fa la promoció econòmica, com pel que fa el medi ambient, etc. Hi ha algunes competències que té l'àrea metropolitana en aquests camps, però que són relativament reduïdes, més en el marc de les administracions locals però que realment requeririen una transferència de nivell regional o fins i tot estatal. I això en aquests moments no hi és i amb la qüestió de la covid aquests nivells de governança, la meua percepció és que no veig que s'hagi avançat cap aquí, que la covid hagi suposat un trasbals pel que fa la governança, pel que fa un plantejament de dir "realment amb una governança més metropolitana, amb més poder, amb més recursos ens hauríem sortit millor". Bé, aquesta reflexió jo no l'he sentida. No vol dir que no hi sigui i que s'hauria de plantejar. Aquesta reflexió ja estava d'abans de la covid i, ja et dic, amb la covid s'ha parlat d'altres coses però el tema de la governança i les institucions... aquest tema, vaja, les institucions no estan per això ara potser, estan per altres coses més *acucians* i aquest tema de la governança no.

EM: Bé, quan hi havia aquests primers rebrots a l'Hospitalet, que se'n va anar una mica cap a Sants, si que es veia que municipis tant enganxats haurien d'unificar.

CD: Clar, però aquí els alcaldes i alcaldesses el que van fer, doncs cadascun dins de les seves competències intentar soltar l'altaveu i demanar a la Generalitat que si que té competències en això que es fiquen les piles, no? Aquí, per exemple, les regions metropolitanes, competències en sanitat, fins i tot en aquelles regions metropolitanes amb més competències no en tenen. Vull dir que és un tema que en aquest cas, la alcaldessa de Barcelona, que al mateix temps és presidenta de l'àrea metropolitana (AM) podria haver sortit coma presidenta de l'AM i dir "escolta, hi ha un problema a l'àrea metropolitana que es reproduceix a tots els municipis o que es pot reproduir, pot créixer...". es podria haver fet aquest pas endavant. Segurament si tinguéssim una AM amb més poder polític, per dir-ho d'alguna manera, això s'hauria produït. L'alcalde del Gran Londres hauria sortit i hauria dit això per tota l'àrea metropolitana de Londres. A nosaltres no, va ser, cada municipi va dir això però una mica més com altaveu que no en aquest cas en concret com a competència, perquè competència en salut tenen, però totes aquestes qüestions estan més relacionades, diríem, amb les competències que té la Generalitat.

EM: Val. Si que per exemple, s'ha parlat de l'urbanisme dels 15 minuts, cronourbanisme i altres perspectives, creus que això pot ser una mesura que realment quallarà a Barcelona? Que donarà una línia de treball? S'hauran de modificar...?

CD: Que seria això de l'urbanisme dels 15 minuts?

EM: Bé, ho va plantejar l'alcalde de París que justament ara han estat en eleccions, i el seu plantejament és reforçar els serveis i els espais públics a cada barri perquè en un desplaçament de 15 minuts a peu o en aquests transports que siguin acceptats dintre de cada barri, trobar més o menys tot el que necessitis: aquella zona verda, aquella àrea sanitària, àrea comercial, escoles, etc.

CD: Dona, és molt positiu, la qüestió de la proximitat. Però bé, la proximitat no ens hem d'oblidar que estem en una àrea metropolitana. Vull dir, que precisament és això en el que consisteix, és la integració d'un espai cada vegada més gran i és per això que hi ha les grans ciutats també. És a dir, els espais quotidians de proximitat poden ser de 15 minuts, i està bé que estiguin, però molts serveis que no són tant quotidians lògicament estaran a una altra distància, més gran, i segurament el treball és un d'aquests, pocs treballen... Vull dir, les oportunitats de feina que tens en un entorn metropolità, molt probablement, estan basats en que a lo millor la teva feina no està a 15 minuts sinó que està més de 15 minuts potser. I està molt bé avançar en això, vull dir està molt bé avançar en això però té el seu camp d'intervenció. Buscar la proximitat en tot allò que es pugui però sense oblidar que, és clar, és un espai metropolità integrat. I la covid en tot això, doncs bé, no sé si ens farà anar més ràpid en això. És una opció tenir espais de quotidianitat, si, però bé, al final també hi ha contactes, vull dir.

EM: Ja, ja... però bé, ja et dic ho va plantejar l'Anne Hidalgo durant les eleccions, era com el projecte estrella de la seva campanya i també era una mica descentralitzar i, bé, no crear una zona industrial amb totes les fàbriques sinó intentar com distribuir-ho tot perquè realment no sigui com... Com una ciutat de barris amb molta vida cadascun.

CD: No sé, Elisabet, jo crec que això, el plantejament de l'Anne Hidalgo va més en serveis bàsics i de proximitat i en activitats bàsiques i de proximitat, però en aspectes més relacionats amb la indústria o en serveis avançats, etc.... Les ciutats tenen les seves especialitzacions i requereixen les seves localitzacions i precisament... no hem de tornar al zoning, lògicament, perquè és una qüestió que... precisament ens ha allunyat d'això, però s'han de contextualitzar aquests plantejaments de l'alcalde de París, molt encertats en algunes qüestions de serveis de proximitat i de quotidianitat, en alguns aspectes. Llavors, està bé i, de fet, això és possible en molts dels nostres barris i ciutats precisament perquè tenim ciutats i barris compactes, no? I es pot fer i qui diu 15, diu 20 o 10, depèn de cadascun dels barris i cadascuna de les ciutats. I és un model que perfectament és extrapolable. De fet, a veure, li pots dir de moltes maneres però **la Barcelona dels barris** una mica ja és això. Barcelona és una ciutat de barris i un dels plantejaments que es fa en el seu moment als anys 90 és precisament això, de tenir un nivell de serveis de proximitat, d'equipaments, etc. dins d'aquesta àrea d'influència. Les àrees bàsiques de salut parteixen d'això, de tenir la proximitat amb un centre de medicina primària. És a dir, és una cosa que està molt bé que s'avanci en això, no? I la covid potser és un desencadenant perquè es prenguin en compte més aquestes qüestions, però no sé si necessàriament, trobo que és una cosa que va d'abans de la covid i que és una tendència que hauríem de fer després de la covid.

EM: Ja, ja, però no sé si haguessin tanta importància durant una campanya política a un tema gairebé d'urbanisme abans de la covid, no? Potser si que la conscienciació de la gent, o potser la por de la gent ha fet mobilitzar certes coses. Que potser és una campanya i mai més s'hi torna a parlar.

CD: No, Elisabet, crec, diria que estava pensada. Vull dir, que precisament per això, no ha sigut una improvisació arran de la covid, sinó que al darrere d'això hi ha una tradició urbanística que ve de lluny, que en totes les ciutats ha tingut diferents plantejaments, diferents mandants de

diferents alcaldes i alcaldesses de ciutats de tot el món, i cada vegada més estan intentant implantar això, la proximitat, el transport no mecanitzat, la infraestructura verda. És a dir, tota una sèrie d'elements de la ciutat que s'havien anat perdent durant els últims 200 o 250 anys. A mida que creixien i a mida que l'automòbil s'implantava com a element de referència de la ciutat i condicionava tots els espais de la ciutat i totes les **relacions de producció i de reproducció**. Fa anys que estem tornant cap a un altre model. Anem viatjant cap a un altre model. Però ja et dic, en aquest viatge, la covid serà com... Bé, aquestes preguntes que em fas, jo no sabia dir-te la reflexió aquesta, perquè no estic dins de l'Ajuntament per saber quina reflexió estan fent en el camp de la mobilitat. Potser sé el mateix que tu, llegeixo als periòdics aquestes qüestions i vaja, trobo que està molt bé. La qüestió tampoc és fer una arrancada i proposar moltes coses i després no fer res, sinó durant els propers 10 anys anar avançant. A veure si ara llancem 10 mil idees i al final quan s'acaba la covid, com ja s'acaba la covid no fem res. És a dir, a mi m'agradaria més que si les coses necessiten 4 anys per fer-se en comptes de mig, doncs que es facin però que d'aquí a 4 anys estiguin ja i ben sòlides. A vegades, fer les coses d'una manera així, bé, és una situació d'emergència. Però també hem de distingir les coses que són realment d'emergència de les coses que són més estructurals.

EM: I això de pintar per eixamplar voreres, o tancar alguns carrers durant die festius... Bé, de fet, ha sigut una mesura com immediata, ja ho diuen, urbanisme tàctic, econòmic i puntual. Però creus que pot acabar derivant en algo més a mig o llarg termini?

CD: Ja ho estava fent, el tema és aquest, que ja ho estava fent. Vull dir, les superilles a Barcelona ja estaven implantades, ja en tenim, si no m'equivoco en tenim tres.

EM: Però això no és una superilla, està fent eixamplament de voreres en tot el carrer València i ja no és tema superilla.

CD: Exacte, però la idea aquesta de recuperar espai públic, de recuperar espai pels vianants en detriment de l'espai... és una cosa que ve fent-se de llarg termini, no? Ja fa molt de temps està pensant-se, en els darrers mandats s'ha anat implementant, s'ha tingut aquesta valentia que moltes vegades costa molt en l'urbanisme de començar algo, rebre crítiques perquè és nou però després quan la gent ens acostumem diem "caram, potser això és millor, no?". I llavors, les transformacions que s'han fet puntuals, d'urbanisme tàctic per la covid es quedaran? Les que siguin útils si i les que no, doncs no. És a dir, això ho haurem de veure també amb l'ús que se'n faci. És a dir, s'han ampliat molt les terrasses. Bé, s'han ampliat les terrasses perquè no es poden obrir els locals a dintre, és un urbanisme econòmic, s'entén que després de la covid, quan es puguin obrir els bars o els restaurants de manera normal, allò no estarà així, veritat? Ja s'entén que és una cosa molt conjuntural i, per tant, ja s'entén que es pinti o es fiquin elements puntuals. En canvi, si tu el que vols és recuperar realment un espai de vianants que abans era de cotxes, tindràs una altra estratègia. És una altra estratègia i ho has portat abans als consells de barri, s'ha debatut, els pros i els contres, s'ha parlat amb els agents... Que potser tu aprofites ara el context de la covid per fer un pas endavant d'algo que ja havies parlat i avançar-ho en el temps, com a política urbana no tant urbanística, només urbana. Bé, poden donar-se situacions, i després si decideixes mantenir-ho, haurem de veure com es respon a això, com respon a això la societat, la ciutadania. Però en definitiva, la covid avança coses, algunes si, algunes són d'urbanisme tàctic, però venien pensades.

EM: Si, si, per, és clar, com et deia. Com el teletreball que ja venia pensat però ha sigut un accelerador evident i empreses que potser gairebé no ho tenien ni pensat, ho estan mig implementant i ja veurem si queda o no, però bé,

si mitjanament ha funcionat potser si que en alguns casos es planteja. Doncs potser aquestes polítiques urbanes o urbanístiques també, ja estaven pensades però s'han accelerat d'una manera que tampoc estava pensat.

CD: Com quines?

EM: Això és el que volia reflexionar. Quines creus que poden accelerar-se, i tindre èxit? I quines, no sé, per exemple, l'eixamplament de voreres. O creus que de cara a projectes d'espais verds en el futur es preveuen com camins per distribuir una mica més la gent i evitar...?

CD: No sé dir-te. Et podria parlar una mica més sobre temes d'habitatge, aquestes qüestions es faran però no sé donar-te la opinió que tu demanes, crec.

EM: I en habitatge si?

CD: En habitatge són temes més estructurals. En qüestions d'habitatge des del punt de vista de les polítiques, ja ho has pogut veure tu mateixa, no s'han produït canvis que no estaven previstos. Perquè la covid... Quan estem parlant de construir un habitatge, de planificar el sòl, de construir-lo, és una cosa que va a llarg termini. Quan estem parlant de regular el lloguer, ja és una cosa que venia d'abans i s'han de fer unes lleis, s'han de portar al decret llei, al parlament. Quant estem parlant de donar-li ús públic, vol dir que s'han d'aprovar uns pressupostos generals de l'estat, etc. En concret, la covid si que ha suposat totes les mesures que es van fer dins del context de l'estat d'alarma: la moratòria en el pagament de lloguers, la pròrroga dels contractes de lloguer, perdó, i després les possibilitats de negociació dels lloguers i també de les hipoteques, s'han donat marges més amplis i en aquest cas, la moratòria dels desnonaments per motiu hipotecari. Totes aquestes mesures, ho va portar el covid. Potser alguna d'elles es queda, alguns aspectes, perquè en situacions de dificultat econòmica té sentit donar més protecció al més dèbil perquè al final s'acaba traslladant cap a altres situacions que no són desitjables com hem comprovat durant la crisi del 2008. És a dir, les situacions d'emergència social, d'emergència habitacional derivades de la qüestió dels desnonaments, per exemple, al final, és l'estat, en un sentit ampli, qui acaba assumint tota aquesta càrrega. I per tant, regular-ho abans i fer unes lleis una mica més ... que els agents o que els propietaris assumeixin una part d'aquesta, d'aquest context té sentit, i tindria sentit que s'allargués alguns mesos, algun període almenys mentre duri aquesta situació. Són els principals canvis que ha portat el covid en les polítiques d'habitatge.

EM: Val, perfecte, doncs ja està. (...) Adéu.

EM: Et vaig enviar un escrit, de fet és més com una reflexió perquè entenc que estem en plena situació i que, bé poden sorgir idees, que poden fructificar o no, o no sorgir idees. Faig un recopilatori i a veure què passa. (...)

AA: (...) Jo crec que la covid el que ha fet emergir és una situació que alguns apuntaven com a possible, però ha estat molt sobrevingut i no ha estat fruit d'una evolució normal, ha estat un recurs que en el cine, en les novel·les els veus. De cop, et diuen no pots sortir de casa en 40 dies, no? I aquest fet tant simple de no poder reproduir la vida quotidiana durant un temps determinat, ha fet saltar pels aires moltes de les coses que donàvem per fetes. Per tant aquí, primer de tot, la covid ha demostrat que el món, les ciutats estan configurades perquè hi hagi molta mobilitat i en el moment que això s'atura cauen moltes coses: cau el consum, o un tipus de consum, i cauen unes pràctiques socials que sostenen la vida social de la ciutat, la vida personal, la cultural però també la vida econòmica. I llavors des de casa podíem fer moltes coses però fora al carrers han deixat de passar-ne moltes altres. Això té a veure... O sigui, per una banda hem vist que no calia moure'ns tant per fer certes tasques, amb el teletreball. Però per l'altra banda, hem vist com els costos que suposa no moure'ns, com tenir els nens a, tenir-los 6 mesos sense anar a l'escola. Clar, això, i no poder socialitzar-se en un espai públic, i estar depenent dels m² del teu pis, com espai de vida, lleure, necessitat, etc. Aquí hi ha un primer biaix que és la gent que vivia en un pis petit, la gent que vivia en un pis gran i la gent que viu fora de la ciutat. Hi ha amics meus que viuen a Les Planes m'han dit, "bé, aquí hem fet com que no passava res, continuàvem estant al carrer i hem sortit al bosc...". Llavors, l'espai domèstic com espai vital en el qual hem hagut de fer coses que no estàvem, no teníem previst passar 2 mesos tancats a dins. Aquest és un dels primers punts, i per tant, això de la ciutat compacta bla, bla, bla, el que passa és que la gent ara té ganes de fotre el camp de la ciutat. Segon, el que està passant és que ha deixat d'haver-hi fluxos també internacionals o exògens, i això ha aturat molts processos econòmics que tenien a veure amb el turisme, amb l'economia del visitant. Això es va aturar i encara no s'ha recuperat i no sabem si es recuperarà o si s'ha de recuperar. El planeta ho ha notat, les platges ho han notat, els carrers ho van notar molt, però en el moment en el que hem recuperat, en el moment que hem tornat, hem tornat a sortir, tenim por al transport públic, els dies de primers desconfinaments els carrers estaven buits i podies anar en bici fins al final de la ciutat amb seguretat i ara s'ha convertit de nou en un lloc amb molts cotxes i moltes motos i, per tant, el que pensàvem que podia ser un moment clau per revertir coses, que des del disseny urbà, per exemple, si que s'han posat nous carrils bicis, després ha resultat no ser-ho tant i el trànsit s'ha recuperat amb una normalitat una mica..., per mi ha estat com un gran fracàs. Tornar amb uns nivells d'ús del vehicle privat precovid que hauríem pogut radicalitzar molt més a favor de la bici, o a peu. I que el transport públic ha estat el gran ressentit en tot això. També és veritat que hi hagut menys necessitat de moure'ns i per tant, això. Per una banda hem vist que no calia moure'ns tant per fer el nostre dia a dia, tant el dia a dia de la ciutat com les vacances. Per exemple, hem vist que no calia anar a Tailàndia per fer-nos *selfies* a les platges, ja ho podem fer aquí. I per l'altra banda, aquesta necessitat, o sigui, com aquesta represa de la mobilitat en certa manera ens ha generat una congestió i uns nivells que en algun moment podíem pensar que és un bon moment per fer algun canvi o punt d'inflexió. I això no ha passat.

EM: De fet, amb algunes declaracions la Janet Sanz ja ho deia... que amb la nova normalitat es preveia doncs recuperar un transport públic o fomentar i no sé si ha sigut prou.

AA: No he vist les xifres, la veritat, però molt em temo, pels cops que he agafat el metro o l'autobús, que ha baixat bastant. Però també perquè, és clar, hi ha molta població que a l'estiu, per exemple, ha marxat de Barcelona. Amb això del teletreball també, la ciutat s'ha buidat, l'agost i el fet de no tenir escola. Molta gent se'n va anar a confinar a la seva segona residència malgrat deien que no hi anéssim i gent se'n va anar. Veurem ara al setembre que passa, jo crec que s'ha estat poc ambiciós a l'hora de recuperar espai pels vianants en detriment del cotxe. Crec que encara s'ha deixat massa espai pel vehicle privat, crec que no s'està sent prou dur amb les motos per exemple. I crec que és massa tímida l'aposta per la bici quan hauria d'haver estat radical a l'hora de donar molt més espai a tota Barcelona per aquest ús. Veurem què passa. Per altra banda, aquesta manca de mobilitat ha suposat que molts negocis haguessin de baixar la persiana, sobretot aquells que estaven més al centre, basats en turistes, etc. Però alhora no hi hagut una crisi gran, per exemple, dels preus, que és el que crec que ha de passar o que fora bo que passés, que aquesta crisi ajudés a baixar la pressió del mercat immobiliari i a posar uns preus d'acord amb la economia del dia a dia de les persones, dels salaris, que baixessin els lloguers dels locals, dels habitatges. Malheuradament, no sé si succeirà o no i el que si que és segur és que no hi ha molts mecanismes per intentar aconseguir-hi. No des de les ciutats, i des de l'Estat tampoc s'impulsa, la cosa està bastant ... Per mi era com una cosa bàsica, aprofitar per baixar pressió. Ja que ha baixat la intensitat, baixem la pressió també. En canvi els preus s'han mantingut, alguns diuen que han aconseguit alguna quita o alguna moratòria de lloguer però no de forma estructural i per tant, crec que encara hi haurà... Si quan la gent acabi amb els estalvis i vegi que no pugui fer front a despeses de lloguer, factures, etc. Que hi haurà com un retruc de la onada que serà bèstia. Això, perquè estem molt relaxats ara a l'estiu però pel que es diu, tota la ajuda que es va prometre que arribaria des de l'Estat tampoc s'està, no s'està donant. Llavors si no hi ha, si la població activa ha baixat, no hi ha atur perquè hi ha ertes però si els ertes i les ajudes no acaben d'arribar i la cosa no es reprèn, no sabem molt bé què passarà, això és encara una incertesa però diguem-ne, pel que fa temes d'inclusió que deies, jo crec que el tema de la **pressió del mercat immobiliari** és la més gran que hi haurà i hem de veure encara quins efectes pot tenir.

EM: Ja, però si que es podria aprofitar.

AA: Aquest és el risc més gran. Es podria aprofitar des de l'Estat, per exemple per canviar la **Llei d'arrendaments urbans**, per posar un topall a l'increment dels lloguers, i tot això no s'està fent. Ni de l'Estat, ni Generalitat, i els ajuntaments no tenen cap instrument per fer-ho. Tot això sembla que hagi baixat molt el soufflé, perquè hi ha molts interessos financers, fiscals, hi ha moltes coses en joc i és, en fi. Jo crec que la crisi encara no és prou gran com per prendre mesures dràstiques i valentes. I després que a altres països europeus ho estan aprenent, això d'impostos a la població més rica, gravàmens als IRPF més alts, les rentes, els rentistes... Aquí qualsevol acció que es pugui dur a terme es tatxa de pseudo-comunista, de no sé què, i acaba amb una inacció d'un govern que hauria de ser la hòstia i al final no està fent res. Aquest és un clam, perquè **no s'estan duent canvis estructurals**. És a dir, canvis que suposin un diferencial respecte el que teníem abans. Si hem d'anar ràpid a la mateixa situació, tampoc no solucionem res.

EM: Bé, parlaven d'una nova normalitat. Llavors si que algunes coses semblava que volien mantenir una certa continuïtat però d'altres ja parlaven d'aquesta nova normalitat que implicarien uns canvis. Llavors, per exemple, amb aquests ajuts europeus que segurament van vinculats a algun projecte, a algunes mesures de control, quins projectes creus que estaria bé que es promocionessin? Que encaixessin amb aquesta nova normalitat, amb aquesta nova visió que imposarà potser Europa.

AA: Tens el New Green Deal, l'European Green deal, etc. O sigui, per una banda hi ha això, però per una altra banda hi ha polítiques neoliberals de foment de la competitivitat i de l'empresa, de la lliure empresa, radicals que xoquen frontalment amb l'ús social de l'urbanisme, amb la funció social de l'urbanisme. O sigui, llegia l'altre dia, però polítiques ecologistes sense un component de classe, és maquillatge, podem caure en el risc d'això. Més que Europa qui ha de tenir la determinació d'un canvi estructural i de model econòmic hauria de ser l'Estat.

EM: Totalment, però dic aprofitant que hi ha d'haver les estructures per poder rebre els ajuts, doncs que hi hagin campanyes o projectes...

AA: Si, però això es maquilla tot. Si, és a dir, si no hi ha una translació clara en el sistema econòmic de base, seguim finançant la compra de vehicles de combustió, si seguim posant impostos al sol, si seguim amb el monopoli de les empreses energètiques, si seguim amb tot això, difícilment podem revertir això. Òbviament que hi ha un potencial de creixement econòmic, d'activitat amb tot el tema de l'economia verda, circular, però sobre la teoria està molt bé, però després a la pràctica acabem fent el que sabem fer que és vendre sol, vendre platja i vendre m² d'urbanitzacions. Llavors, hem d'acabar... O sigui, hi ha una disfunció entre l'acció de les urgències d'avui per pal·liar l'impacte de la covid, amb un pla futur que hauria d'anar de la ma, però ara mateix els recursos sembla que estan més bolcats a mitigar els impactes, que a construir un nou escenari.

EM: Ja, exacte. Per ara les mesures eren bàsicament sanitàries, i és normal, és tot molt immediat, però si que clar, hi ha molts altres aspectes que han quedat tocats que també s'han de treballar i repensar. I que aquesta nova normalitat també hauria d'incloure, no només estrictament.

AA: És que la qüestió d'aquesta nova normalitat, la normalitat ja, com deia alguna pintada al barri, el problema era la normalitat. Dir nova normalitat tampoc soluciona res, vull dir, a veure si la nova normalitat vol dir millors salaris, condicions dignes de treball, menys rentes immobiliàries i major gravamen ambiental, guai. Però no crec que anem cap aquí. Ara mateix no anem cap aquí i costa molt imaginar-se un escenari cap aquí, perquè és que... Bé, soc bastant pessimista.

EM: Ja. Bé, ja has parlat una mica del tema de la mobilitat, que s'hauria d'haver estat una mica més ambiciós a l'hora de tallar.

AA: No només a Barcelona, és que ens ha agafat amb el peu canviat. El tema de la covid es pot veure com una cosa conjuntural, hem tingut aquest problema, anem a proposar-hi un pedaç; o es pot veure com l'avantsala d'un problema molt més gran.

EM: O com algo que no volem que es repeteixi però que hem de saber gestionar. Sempre hi hagut problemes sanitaris, i això ha evidenciat molts fallos.

AA: El que vull, és que ho podem veure com un problema sanitari i mitigar els efectes d'aquesta crisi sanitària, o ho podem veure com l'avantsala d'un problema més gros que es diu canvi climàtic, que es diu crisi de refugiats, que es diu sobirania alimentària, que es diu... Clar, ens ha agafat amb el peu canviat en el moment en que estem ampliant carrils d'accés de la C-58 en el moment en que volem apostar pel transport públic col·lectiu. O una cosa o l'altra. Està costant pintar les línies per accedir per fer un carril bus 20 anys, es absurd. Per tant, quin és el problema, que les necessitats de futur no encaixen amb les urgències del present i això crea disfuncions molt grans. I les urgències poden dilapidar els plans de futur que cada cop són més immediats.

Podem pensar el futur com si fos ciència ficció, a lo millor d'aquí a 5 anys estem pitjor, molt pitjor encara, per tant... Jo crec que aquí està el risc i la dificultat del moment, en aquesta gestió de qualsevol qüestionament al cotxe es veu com un atac a la indústria automobilística, quan la indústria automobilística està en crisi des de fa molts anys. Bé, s'intenta renovar, i bé, però, no sé. I sense la indústria automobilística es perden desenes de milers de llocs de treball, que es deixa d'ingressar, es deixa de consumir, es deixa d'ingressar impostos i tot se'n va a la merda. Com sortim d'aquí sense haver d'obrir fons de p cooperatiu? Com construïm un sistema productiu que competeixi amb Amazon i amb Allibei, Aliexpress? Aquest és el tema.

EM: A Copenhaguen ho estaven fent des de fa ja un temps, que potser és aquesta visió a mig-llarg termini.

AA: Si, i a Mondragón, no cal anar tant lluny. Te'n vas al País Basc i la cosa canvia completament. Però això passa també per fomentar una economia del consum diferent. Hem de posar en valor altres coses. Vull dir, que està tot molt lligat, la forma en que, com... això, el tema de la mobilitat, el problema dels cotxes, la congestió dels cotxes, o del soroll de les motos, o el què sigui, acabes necessitant un reflexió d'alta volada de quin futur volem i com ajuda això. La pregunta sempre hauria de ser com ajuda la indústria automobilística o el turisme o el que sigui a construir un escenari millor pel futur. I aquí comencen a fer figa moltes coses. I ara s'ha fet més explícit que mai, és això, segurament el tema. L'aposta desfermada pel turisme perquè si, ha caigut en el moment en què hi hagut un virus que ens ha fet estar a casa, i que segurament no es recuperarà. Bé, llavors, però abans la pregunta ja era què fa el turisme per garantir-me una ciutat millor pel futur? Això és el que hauríem de preguntar-nos no, quants diners deixa el turisme ara? Bé, insisteixo que és això, en canvi estem pidolant als turistes alemanys que no venen i sembla que s'hagi d'acabar el món. El problema és que nosaltres no tenim la capacitat adquisitiva d'Alemanya però perquè aquí estem pagant sous misèrrims a la gent que està servint copes als turistes alemanys, i aquest cercle viciós és el que ens està ensorrant.

EM: Crisi sanitàries del segle XIX van el projecte del Cerdà, l'higienisme, potser això tant important, tant trencador? O pot portar polítiques...?

AA: No. Bé, hi ha una part que si, tot el tema del teletreball és obvi que baixa l'impacte mediambiental i la petjada ecològica de la nostra vida, una part. Si després això ha de suposar una compra *online*, per exemple, que té un impacte ambiental molt més elevat que anar a una botiga. L'estoc d'una botiga és un centre de distribució molt més eficient ambientalment que una furgoneta donant voltes repartint paquets de Nàtex. Per altre banda, si que és possible que aquesta re-higienització de la ciutat, potser si que és un bon moment... És a dir, on estàvem abans, abans teníem un problema molt greu amb la centralització de llocs de treball i la mobilitat forçada i obligada de molta gent de la metròpoli que venia a Barcelona. Hi ha un dèficit, o sigui, la ràtio llocs de treball localitzats a Barcelona és molt superior a tot el territori metropolità. És a dir, a Barcelona hi ha molts més llocs de treball per resident que a tota l'àrea metropolitana. Això fa que la gent de l'àrea hagi de venir a Barcelona a treballar. Amb tot el tema del teletreball, que jo crec que és la gran revolució segurament que hi pot haver en tot això, pot evitar tots aquests fluxos i aquí el repte és com re-centralitzem la proximitat de les zones residencials metropolitanes, és a dir, com reforcem les centralitats metropolitanes. Això seria molt higiènic perquè això provocaria que no haguéssim de venir a Barcelona per fer qualsevol cosa. A Barcelona ciutat, la gent que vivim a Barcelona passa per escanyar l'espai del cotxe a *tope*, passa per deixar ja la impunitat de l'aparcament de les motos a la porta del lloc on vols anar, només això. Mira, si féssim complir la ordenança d'aparcament de les motos, seria molt més radical, la que existeix, que qualsevol intervenció als carrers, molt més radical. Si

comencéssim a multar i a prohibir, si féssim això, amb normativa ja existent. A part si fóssim valents i, per exemple, **compaginéssim la bici amb el bus** o el que passa a molts llocs del món, de baixada són plenament compatibles, de pujada potser no però de baixada la velocitat comercial és exactament la mateixa, per tant, fem-ho, eduquem, fomentem, però... Allò que a Amsterdam, o Copenhagen, o Berlin, o Viena o moltes de les altres ciutats d'Europa porten fent durant molt de temps, culturalment aquí, encara avui t'avancen els cotxes de forma negligent per parar-se al semàfor del davant. Tu vas en bici i dius "però perquè m'avances si t'acabaràs parant 20 metres més endavant, no?". Bé, aquest és un dels temes, i l'altre és també una **possibilitat, per una banda, de fer una ciutat més caminable i, per tant, de fer més centralitats** o de repensar, per exemple, els espais comercials que tendiran a anar a la baixa perquè la gent tendirà a comprar més *online*, etc. Bé, com podem fer d'aquests espais, espais productius de despatxos, *coworking*, etc. que la necessitat de no... Una cosa és el teletreball, o sigui, una cosa és que no vagis al lloc de treball a treballar i l'altre és hagi de treballar a casa, hi ha molta gent que no pot treballar a casa o no vol treballar a casa, jo si pogués no treballaria a casa perquè prefereixo estar en un ambient de treball. Potser als barris que no hi ha comerç però hi ha locals comercials, o a les perifèries de les ciutats de les urbanitzacions, es poden **crear nodes de treballadors a distància, de teletreball**, perfectament compatibles amb una vida amb menys mobilitat física, amb una vida que permeti aquest distanciament físic necessari per totes les precaucions del covid, etc. Jo crec que el sector terciari serà el que radicalment canviarà més en tot aquest tema postcovid, més que la casa perquè al final un té la casa que pot, no la que vol. Però el sector comercial i els baixos comercials segur que canvia l'escenari de forma molt més radical.

EM: Creus que el concepte, el disseny d'espais públic sobretot: parcs, parades d'autobús, metro, hauria de canviar? Si s'han d'incorporar nous paràmetres de concepte d'espai per usuari, superfícies, camins?

AA: Et refereixes a coses com les de Via Laietana, o de Consell de Cent on s'ha guanyat un carril per caminar, per exemple?

EM: Bé, també, l'espai públic. Per exemple com Glòries, que encara està a les braceroles, s'ha de repensar un parc que hi hagin camins per pujar, els altres per baixar?

AA: No, jo crec que no. O sigui, **com més diàfan sigui l'espai més auto-gestió es farà**. Vull dir, la gent, si que hem canviat el comportament de com caminem, de com vivim a l'espai públic, als supermercats... Abans et tiraven l'alè i ara si passa això estàs...

EM: Inclús als mateixos supermercats a vegades tens una porta d'entrada i una altra de sortida, que és clar, s'està canviant.

AA: Però els carrers i els parcs, personalment, voldria canviar el disseny però pel covid sinó perquè hi ha coses que estan desfasades, però com més diàfan sigui l'espai molt millor per tots. Vull dir, Barcelona ha tingut la cultura sempre de fer espais ultra-dissenyats, d'aquí es fa això, allí es fa allò i no sé què, i al final el que funciona millor són espais on... Això, Jardins de Can mantega de Sans, una esplanada de sorra i ja es va auto-gestionant tot de forma molt més clara. El que si que s'haurien d'**alliberar totes les voreres**, és a dir, una cosa tant bàsica com això. I això passa per treure les motos de les voreres d'una forma radical i convençuda. I insisteixo, això seria lo més radical que podria fer la ciutat és treure les motos de les voreres, motos o a calçada o a subterrani, però no a les voreres. Jo no vull competir, posar-me en risc si em trobo una persona de cara perquè hi hagi una moto mal aparcada. El problema el té la moto no jo, i els carrers són

els que són. Hi ha llocs que si que es pot fer més ample, com a l'Eixample, i als barris de muntanya on l'espai és el que hi ha. Les plataformes úniques són, crec, una molt bona solució perquè prioritizes, prioritat invertida, prioritizes el vianant i la bicicleta per sobre del vehicle motoritzat i això fa que la jerarquia s'inverteixi i, per tant, empoderes uns usos en favors d'uns altres. Un carrer estret, un carrer amb unes voreres estretes, plens de cotxes passant fomentaran molt menys el caminar que si obres les voreres a *tope* sense terrasses i sense res, és a dir, obra la vorera a *tope*, treu les motos i que la gent passegi. És que no crec que sigui tant, no hauria de ser tant difícil.

EM: ja, ja. El que dius, si fins i tot existeix normativa que, de fet, no seria ni tant sols innovar en això.

AA: La Guardia Urbana t'està dient que no l'està fent complir. Jo truco, "escolta és que tinc 3 motos que no em deixen passar, què faig?", "ah, no, és que... parli amb el regidor". I això està passant avui, és una cosa tant simple com això. Si tu deixes aparcar davant d'un lloc, si tu fas el porta a porta en moto, anirà en moto. Si a tu et diuen, "miri, a partir d'ara t'has de comprar un pàrquing i has d'anar a aparcar en un aparcament de pagament al centre de la ciutat", doncs t'ho penses, igual ja no vas al centre, o igual hi baixes en bici o en transport públic. Has de facilitar el que vols i el que va bé, i escanyar el que no funciona. Són faves comptades, no cal física quàntica per tot això.

EM: I també quan deia d'aquest trencament de models del segle XIX, em referia a eixamplar la ciutat, el concepte de ciutat, les activitats... Clar, ara ja existien moltes sinèrgies de Barcelona com a municipi amb els municipis de l'àrea metropolitana. Això s'accelerarà? S'ha de crear com un gran Barcelona? Ruralitzar, absorbir aquests i crear nous espais buits, nous ...

AA: És que s'han de protegir els espais buits existents i entendre l'espai obert amb un ús finalista, no amb un ús d'expectatives del creixement de l'espai urbà. Això tampoc és una cosa nova, hi ha molta cultura, una nova cultura del territori que s'intenta promoure des de principis del segle XXI.

EM: A nivell de governança, potser?

AA: Si, et diria que si però després la realitat és que no. És a dir, s'haurien de fer, s'hauria de generar una opinió pública i una esfera pública al voltant d'uns temes sigui qui sigui qui els gestiones. És que l'AMB ara mateix doncs si, gestiona el transport com una empresa, o els espais naturals com espais naturals. El planejament ara és metropolità, hi ha un PGM, el PDU i el POUM, el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal, és el que haurà de condicionar tot. I porten no sé quants anys amb això. No és tant un tema de governança sinó de tenir clar, exactament que és el que es vol fer. I potser no cal fer coses tant radicals, insisteixo, nivell formal. Sobre l'higienisme fa una mica de por perquè jo defenso la ciutat compacta, però la ciutat compacta no ha de ser una ciutat contaminada. És molt més sana una ciutat compacta sense cotxes que una urbanització oberta de baixa densitat amb cotxes *a tutti pleni*; molt més segura pot ser-ho també. És molt més segur viure a Gràcia i anar caminant a tot arreu i molt més saludable, que no viure a una urbanització i haver d'agafar el cotxe o la moto per anar a comprar el pa. Per tant, bé, no l'higienisme formal tal i com es va practicar al segle XIX, ni grans avingudes, ni grans parcs; jo crec que amb aconseguir un aire més net ja aconseguiríem molt, i això vol dir reduir el trànsit *a saco*, i això vol dir escanyar el vehicle privat, promoure vehicles més eficients a nivell energètic, per tant, canviar la flota sens dubte, però vol dir també repensar els usos i les centralitats metropolitanes. Això vol dir escapar la mobilitat no obligada, reduir les distàncies i amb el

teletreball ara mateix. És a dir, si aconseguim no només que hi hagi teletreball sinó que la gent no baixi a Barcelona i que es quedi al centre de Sant Joan Despí per fer les coses...

EM: Ja, buscar nous centres?

AA: Bé, potenciar els que ja existeixen. És que Barcelona, l'àrea metropolitana és una constel·lació de centres històrics d'origen rural que després s'han metropolititzat. Però els centres aquests, que és on hi ha els nodes d'infraestructures ferroviàries bàsicament, haurien de tenir molt més protagonisme que no aquesta macro-encefàlia de Barcelona. El tren és importantíssim, i després hi ha un altre element que és el bus. **Deixar espai pel bus interurbà** crec que és clau, és un dels altres elements del futur, i que marcarà l'agenda sens dubte: fer carrils bus interurbans hauria de permetre una mobilitat molt més eficient, molt més sostenible i molt més inclusiva, perquè al final tenir un cotxe és caríssim, al final tenir un cotxe, no tothom pot tenir un cotxe i, per tant, si hi ha més gent pujant al transport públic hi haurà més gent també finançant aquest transport públic i, per tant, és un cercle virtuós. Si cada cop hi ha més gent agafant el cotxe privat, hi ha menys finançament pel transport públic, hi ha menys recursos, es va degradant i llavors la gent l'utilitza menys.

EM: Exacte, si, si. I bé, també, ja hi havia eines que ara sembla que s'han parlat més: l'urbanisme de 15 minuts, el cronourbanisme, això que a Copenhagen deien urbanisme hedonista, l'urbanisme tàctic. Creus que són eines que s'aniran utilitzant cada cop més?

AA: Si, si. Crec que el concepte de **la ciutat de 15 minuts** és genial. Crec que a Barcelona ja existeix i ja existia. Pensem, si fem una retrospectiva, pensem en els centres com Gràcia, Horta, Les Corts, Sagrera, Sant Andreu, ja existia això. Baixaves a Barcelona esporàdicament per fer alguna cosa, els barris metropolitans de les ciutats mitjanes també: a Terrassa es baixava al centre quan es feia alguna cosa, però el dia a dia el tenies al teu barri. Els mercats municipals del sistema català són claus, i tens aquests centres històrics que esdevenen centres funcionals... és que ho tenim tot a favor. On no es fa? On s'ha construït una ciutat exclusivament residencial, des de Nou barris a Sarrià-Sant Gervasi per exemple, part de Nou Barris. Tot i així a Nou Barris, per exemple, excepte els polígons de residències, polígons d'habitatges, tot i així, amb els polígons d'habitatge hi ha mercats municipals, Canyelles té el seu mercat, Roquetes té el seu mercat, Verdum té el seu mercat. La idea dels mercats que eren això, és a dir, les capitals de comarques es definien per la proximitat d'aquests mercats: eren els 45 minuts d'abans, ara potser són els 15 minuts a peu, abans eren 45 minuts en carro. I és això, s'al final tampoc estem inventant res de nou, i clar que si, a favor, reforcem-ho. El que és disfuncional són les super-especialitzacions del centre, el problema és que el centre ha deixat de ser una ciutat de 15 minuts però perquè hi ha moltes coses que no les pots fer, o costa molt fer-les, surt molt car fer-les. Per tant, per una banda, **terciaritzar els barris i amb aquest locals comercials que quedaran en dessús i recuperar la quotidianitat i la vida permanent al centre hauria de ser una dinàmica segura**. Amb l'urbanisme tàctic, o no. Això de l'urbanisme tàctic és diferent als 15 minuts. L'urbanisme tàctic és actuacions immediates que en principi esdevenen temporals i poden acabar sent permanents. Si, a favor, però ja estem tardant, estem anant molt lents, estem sent molt poc tàctics, molt poc estratègics. Vull dir, fem-ho ja, si funciona, si quan es fa funciona: Pau Claris funciona, d'avui per demà es tru un carril i no ha passat res, no passa res, no s'enfonsa el món. En canvi, guanyes un carril i baixes transit, tot molt millor. I tots **els carrers de les superilles**, tot els carrers on hi ha tanta oposició veïnal, al final hi ha una demanda per fer-ho. Els veïns, al final, i als comerciants els hi funciona això. Gràcia funciona, Sant Antoni funciona, Poblenou... és brutal. S'ha de ser una mica valent, s'ha d'aguantar una mica i s'ha de ser estoic aquí i aguantar les *brabocunades* dels

haters i de les oposicions polítiques que volen desgastar-te , pensant, estan convençuts que estan fent coses bones.

EM: I creus que falta potser una visió més clara de l'objectiu? Per no fer tant, provar per veure si funciona i llavors tiro, sinó...

AA: Jo crec que falta valentia per imposar prioritats. Tècnicament no és cap dificultat. Tens un límit pressupostari, però amb l'urbanisme tàctic pots avançar molt més ràpid. Si no ho fas és perquè no et dóna la gana. Si no poses un carril bici lateral a Via Laietana és perquè has decidit que els comerciants no el volen i no vols un conflicte amb ells. Bé, és una qüestió de prioritzar. Totes les reformes actuals d'eixos, superilles, etc. al final escapcen drets adquirits com aparcar a la porta però en el còmput global el benefici és molt més grans, està analitzadíssim, socialment és més just, dones vida al comerç. Gran Sant Andreu, Creu Coberta, qualsevol acció de pacificació dels carrers és un èxit. (...)

EM: (. . .)

VP: Jo el que crec és que un primer efecte bastant clar és que s'ha accentuat una tendència que ja hi havia, en algunes ciutats almenys, que era **posar en valor els espais periurbans o productius propers**, que en alguns casos s'estaven entre cometes redescobrint o posant en importància, ja no només des del punt de vista ambiental o paisatgístic, que se li havia donat tradicionalment, últimament se li donava una importància també de desenvolupament local, d'oportunitats de treball, de sobirania alimentària, tots aquests temes. I jo penso que la covid i el confinament ho ha posat de cop en primer nivell. No només els horts urbans sinó la pagesia, que no només produeix horta. Tot el que són els espais agraris que la tendència... Jo parlaré de regió metropolitana, no d'àrea perquè nosaltres no estem a l'àrea, és a dir, som regió en el sentit que ja som segona corona, tenim encara a prop uns espais rurals dintre de tot, amb totes les seves penes i dificultats però que encara en alguns aspectes és potent, que presenta oportunitats, i una mica el que la... un dels eixos de treball que tenim des de fa més de 10 anys és com aconseguir que hi hagi activitats agràries proveïdores d'aliments per la ciutat viables, que no hagin de competir amb la indústria que potser està produint lluny d'aquí amb uns costos molt menors, sinó **proveir d'un producte que pugui ser competitiu o bé perquè té més qualitat o perquè és ecològic o perquè treballa amb varietats locals, i perquè arriba en el consumidor d'aquí**. I en això si que hi ha una part del mercat que ja valora, no tot, no sé quin percentatge és, així com hi ha qui només compra per preu, pels temes que siguin, per raons de capacitat adquisitiva, necessitats, hi ha una part que valora que sigui ecològic, o que sigui local, o que t'ho vengui directament el pagès. I això, té doble efecte, bé, té múltiples efectes, un molt evidents és: primer, que les ciutats, si aconsegueixen tenir una part del seu aprovisionament alimentari proper també les fa com més sòlides i menys vulnerables a inconvenients o catàstrofes que hi pugui haver a nivell general. Penso que **el covid i el confinament han posat molt en valor aquestes xarxes productives** perquè així com la majoria d'activitats es van desplomar o van caure, els pagesos que jo conec que estan produint en circuit curt, que vol dir venen directament a particulars, en grups organitzats o en botigues de barri que la gent sap que tenen determinats productes, aquests ho han petat. O sigui, han treballat com mai. Em deien, "és que és de les poques vegades que hi ha una crisi i enlloc de ser els primers de *pringar*, doncs em sortit reforçats". Això per una banda, també **ara el repte és com aconseguir que aquest increment de quota que han tingut aquesta gent, aquests projectes, es mantingui** perquè quan la gent ha tornat a la normalitat, la gent ha tornat a agafar el cotxe passa per grans superfícies o així, i clar, s'està tornant una miqueta al consum de producte alimentari llunyà i sense aquest això. Aquest ha sigut un primer efecte que jo penso ha sigut interessant i que ja et deia, **aquests productes són útils per les ciutats, per ser més sòlides i també pel paisatge** perquè els projectes de l'agricultura periurbana apart de ser una infraestructura verda, des del meu punt de vista en el sentit de que proveeixen unes necessitats bàsiques per les ciutats de manera més propera, doncs també aporten paisatge, unes tradicions, uns valors... valors culturals però també ambientals, depèn de quin tipus d'agricultura, si es fa tenint en compte els ecosistemes i de manera respectuosa doncs afavoreix, pot incorporar biodiversitat. En canvi si la fas de manera potser més industrialitzada o utilitzant productes tòxics, plaguicides, etc. que malmeten la fauna auxiliar, la vegetació, etc., doncs si és diferent. Però si que l'agricultura pot aportar biodiversitat, paisatge, desenvolupament rural, punts per visitar si hi han projectes singulars com puguin ser petites granges o grans granges però que tenen una part d'elaboració pròpia en venda directa, poden ser llocs que les escoles visiten amb els nens per conèixer. És a dir, dóna un joc interessant

a la ciutat. I en el cas de Granollers, que el seu terme municipal és rural, és agrari, el que estem intentant és això, un espai que fins ara, bé que a finals del segle XX s'havia anat com separant i dividint, l'agricultura que hi havia era convencional i a la baixa, s'anava marginalitzant, els cultius cada cop eren més extensius i menys gent vivia d'allò, doncs intentar tornar-la a proper des del punt de vista emocional-cultural, però també de proveïdor d'aliments de primera necessitat. I en això en concret el covid jo crec que, com a mínim, ha mogut coses que hi ha el risc de que tornin a estar com estaven. Bé, també aquí hi ha el paper dels diferents actors, administracions i qui pugui per treballar com nosaltres estem des de fa temps, per treballar perquè hi hagi aquest vincle i que s'omplin els espais. I hi ha una altra component també, que suposo que aniria vinculada en això que no sé si apareix en altres punts que és el tema del dret a la alimentació. Que és què ha passat amb els col·lectius més vulnerables? El tema de bancs d'aliments, la gent més feble, que també hi hagut un debat bastant, almenys a mi m'ha arribat que la gent que es dedica a agroecologia i tot això, doncs de com fer possible que els col·lectius més vulnerables i usuaris de bancs d'aliments i de projectes assistencials en aquest sentit, doncs també puguin tenir accés a aquest tipus d'aliments, perquè **l'alimentació sana també és un dret** i moltes vegades aquests projectes acaben, banalitzant una miqueta però fent distribuir productes industrials, processats, de baixa qualitat, etc. i aquí també hi hagut un debat amb bastantes ciutats que s'estan plantejant projectes, de dir com aconseguim que també els aliments més sans i de més valor nutritiu, etc. i també les dietes més equilibrades, puguin també entrar o guanyin més quota en projectes per afavorir l'accés a l'alimentació de productes... i això també, aquí hi ha un debat i segurament que aniran apareixent projectes que intenten això, que aquests tipus d'aliments també entrin en aquests projectes.

EM: I aquests projectes van més encarats al que és la distribució, o com s'intenta garantir aquest accés?

VP: Hi ha varios, històricament això no és nou. El més típic podria ser el típic hort social, que podria ser un espai urbà segurament, municipal o el que sigui o d'una associació i hi ha una gent que de manera comunitària o cadascú amb la seva parcelela té el seu hort i es produeix el seu aliment. Això era un model que n'hi ha i ha anat funcionant i es manté. I els altres més de distribució, doncs el que s'intenta és fugir de l'esquema assistencialista pur i dur on una persona va a para la ma en un banc d'aliments i se'n va amb una bossa que segurament tindrà conserves i producte industrial, etc. de manera amés bastant estigmatitzada, ja hi hagut altres projectes des de fa temps per fer-ho de manera més anònima, però la idea, el repte seria com aconseguir, primer trencar aquesta estigmatització, que això sigui més anònim com puguin ser targes moneder o així; i l'altre és també com aconseguir que aquesta gent no acabi comprant producte processat i de menys valor nutritiu i pugui accedir a producte agroecològic. I una opció seria això, potser entrant en joc directament amb productors, amb grups de consum organitzats, amb botigues, no només els supermercats de sempre sinó botigues que potser tenen aquest tipus de productes que poguessin jugar, i això, hi ha diferents projectes que ara són pilot encara o encara idees, però si que es possible o és previsible que en els propers mesos es comencin a engegar.

EM: I llavors parlaves d'aquesta agricultura sobretot periurbana, però també has comentat Horta, que Horta ja seria més Barcelona?

VP: No, quan dic horta vull dir regadius, producció de verdura. O sigui agricultura inclouria tota la producció vegetal i per mi l'horta és la producció de verdura, l'hortalissa. La diferència és que és gairebé 10 vegades més, la cadena de valor és 10 vegades més alta. Vull dir, si per produir un cereal no extensiu perquè una família, o una persona guanyi la vida necessita 100 o 150 hectàrees, amb horta amb regadiu i més o menys ben organitzat, tot i que és molt difícil de fer-

ho viable i de començar però potser amb 2 hectàrees o 3 ja pot viure una família. És e tema de la cadena de valor, el valor afegit de producció. No sé si és això el que m'estaves preguntant. Vull dir que no és estrictament de Barcelona sinó que és un tipus de producció.

EM: Si, si. Preguntava això perquè volia centrar una mica el meu estudi en el cas de Barcelona. Si que és veritat que parlem d'aquesta zona periurbana però Horta seria com el més proper al que seria el nucli. I de fet, ja això si que és municipi. Creus que hi haurà un canvi de direcció?

VP: Bé, això que et comentava traslladant-ho a nivell de Barcelona penso que té moltíssim sentit mirant-ho des de la perspectiva de regió metropolitana. Llavors Barcelona com a.. O sigui, els **esquemes alimentaris** es poden mirar des del punt de vista de barri, de municipi, de ciutat o fins i tot de país, a moltes escales. Ara estava parlant de l'escala Granollers pensant en Palou com espai agrari de Granollers, però si ho mirem a nivell de Barcelona, doncs tindriem una gran ciutat que consumeix berrades d'aliments cada dia i que el seu radi d'acció més o menys vinculat doncs pot ser, evidentment no el municipi perquè el municipi gairebé no té capacitat de producció, és molt petit, però si ho mirem a nivell metropolità doncs ja tens Baix Llobregat, tens Maresme, tens Vallès, tens Penedès, tens altres zones i això dóna molt més joc. I si ho mirem a nivell de país doncs tens la fruita de Girona i de Lleida, etc. Però aquest tipus d'esquema funciona a qualsevol escala sempre que els actors que més o menys poden donar-hi joc es coordinin o impulsin coses. I em consta que a Barcelona ha estat treballant des de l'Ajuntament buscant també **polítiques per donar més joc a la zones productives naturalment vinculades a Barcelona**, doncs perquè entrin en els diferents circuits de distribució de la ciutat. I també té molt sentit.

EM: Clar. I aquests actors, per un costat els pagesos i la gent que produeix, per un altre consumidor i també el govern...

VP: L'Ajuntament i ara no sé. Sé que a Mercabarna hi havia també projectes en concret, comercialitzadors, distribuïdors, escoles, a nivell de menjadors escolars hi ha molt a fer, **compra pública de Barcelona**. En veritat, el canvi de paradigma que hi hauria si de cop tots els menjadors públic o que d'alguna manera l'ajuntament té capacitat de decisió sobre qui proveeix els aliments d'aquells menjadors, doncs de cop exigeixi que hi hagi una quota de producte local: hospitals, mercats municipals de donar prioritat a botigues que treballen amb aquest tipus de productes... vull dir, la capacitat de l'ajuntament estrictament com a consumidor entre cometes o com a gestor d'espais públics ja és molt alta, però si amés impulsa polítiques que no són estrictament d'equipaments municipals però que dóna joc perquè apareguin mercats amb aquest tipus de productes o afavoreixi la distribució o la compra de producte local, doncs l'efecte és multiplicador. I tot això repercuteix en el paisatge, en l'ecologia, en el territori, en el que et deia abans, en el **desenvolupament local entenent també que el sector agrari és una activitat econòmica**. Si ho mirem des del punt de vista del PIB ens pot semblar ridícul perquè està al 2-3% de mitjana a Catalunya. Però si grates una mica veus que és molt important perquè, per exemple, la indústria aquí, a la comarca del Vallès, el primer sector industrial és l'agroalimentari i això depèn de l'agricultura. Amés hi ha molts projectes derivats d'elaboradors, a mercats, a logística, mou molt. O sigui, la repercussió d'un sector que més enllà de la importància emocional que cadascú li vulgui donar o ambiental, o paisatgística o el que vulguis, també té una importància econòmica important, si no tant directament mirant el PIB, indirectament també és molt alta. Val la pena també mirar-ho des d'aquesta perspectiva.

EM: I tant. També parles una mica de la didàctica, inclús si ja tens un paisatge i uns valors, suposo que la didàctica també ajuda. Inclús ara que es parla de que potser cal traslladar els alumnes o fer petits grups a diversos

espais per no tenir totes aquelles aglomeracions, justament aquests espais agrícoles o naturals donen molt més peu.

VP: Si, molt més joc a activitats pedagògiques en explotacions agràries properes, per incorporar-ho en el pla pedagògic o donar... Evidentment és molt diferent plantejar les activitats si no tens, si tens un entorn amb zero projectes més o menys visitables o interessants, a si ja tens alguns i aquests alguns funcionen i fan que n'apareguin d'altres. Això també és un projecte en cadena, de que si hi ha activitats que funcionen doncs és un revulsiu perquè se'n creïn d'altres.

EM: Exacte, i per coneixeu millor i potser també d'una altra manera. I durant el confinament com que ja a part dels conductes més habituals s'han fet col·lectius veïnals i hi hagut una mica més de suport comunitari. Creus que això també pot derivar a crear unes sinèrgies, unes xarxes?

VP: Podria ser. No és fàcil perquè un cop acabada l'alarma, diguéssim, la tendència és tornar a l'estat previ. Però si que hi pot haver implicat un click o un petit canvi de consciència en alguns casos i tenir com a mínim un entorn més favorable perquè això pugui passar. Jo puc dir, per exemple, aquí a Granollers parlant amb alguns d'aquests productors que durant l'estat d'alarma van vendre molt. Anaven venent ells directament a particulars, era la única alternativa. Però això tampoc és sostenible perquè tu no pots tenir una ciutat plena de furgonetes repartint dos quilos d'una cosa. Ni és sostenible ambientalment ni econòmicament pel qui reparteix. Aquí el gran repte és la logística, la organització logística. I aquí si que hi ha, jo crec, encara que sembli allunyat és una de les claus que pot fer que aquests projectes locals siguin més fàcils de connectar amb potencials xarxes veïnals o de consum, perquè si es poden connectar d'alguna manera, amb les eines que sigui, botigues online, sistemes de planificació i organització fent-ho fàcil, seria molt més fàcil que un productor de formatges pugui enviar no un quilo de formatges a 200 famílies de manera dispersa sinó 200 quilos en un punt. Però això per fer-ho, que la teoria és molt evident i molt fàcil, a la pràctica és molt complicat de fer-ho de manera regular, complir amb un servei, etc. I aquí hi ha molt, això si que és un temazo, hi ha molta gent pensant-hi i és complicat perquè no s'han trobat solucions però si que es parla dels sistemes per fer arribar com les mercaderies en una mena de hub i llavors hi hagi un sistema centralitzat del que en diuen la 'última milla' que és un cop, serien com organitzacions logístiques de qualsevol plataforma, doncs que també poguessin entrar productors alimentaris auto-organitzats amb els veïns. I en aquí donaria molt joc inclús en altres temes que comentaves, amb mobilitat. Aquí hi ha una associació que es diu 'Granollers pedala' que vol oferir aquest servei de distribució d'aliments en 'última milla', és a dir, a distàncies que sigui viable fer-les en bicicleta. Però els hi falta el hub i la organització de tot aquest sistema perquè això és complexa. Una cosa és una empresa gran amb la seves línies de distribució i els seus productors i tot. I una altra cosa és posar d'acord a 30 o 40 productors, és complicat: les comandes, com es factura... requereix un grau de treball, en conjunt i de cooperació que en teoria tots el podem veure, però a l'hora de posar-lo en pràctica és complexa, sobretot quan ja entres en inversions, etc. Però, en aquest sentit si que jo penso que s'han obert algunes petites finestres d'oportunitat que no sé si serem capaços d'aprofitar-les, entre tots perquè no només és una feina dels productors o dels consumidors, potser també les administracions poden, no sé com perquè amés ho tenen difícil (...), però acompanyar a intentar dinamitzar o anar avançant en aquesta línia.

EM: Si, que hi hagi un projecte i l'ajuntament si cal pugui ajudar. No cal que ells ho gestionin tots, però hi ha moments en l'arrencada... Sona interessant. Val, llavors tu creus que per exemple, hi ha espais que es poden anar recuperant dintre d'aquesta zona metropolitana, que es poden anar incorporant en aquesta xarxa de zones verdes.

VP: A nivell agrari... Clar, els sòls agraris no paren de reduir-se perquè competeixen. Els sòls més fèrtils sempre competeixen amb els desenvolupaments urbans perquè acostumen a ser els plans, i llavors aquest ha sigut un tema dramàtic de pèrdua d'espais. En el meu entorn, espais agraris abandonats no em consta que n'hi hagi masses. Si que hi ha espais agraris infraexplotats o infrautilitzats, això que et deia de sòls que podrien ser perfectament productors d'horta o de cultius amb un cert valor afegit, acaben sent sòls sembrats per inèrcia, a vegades vinculats a subvencions europees i tal, i aquí si que **hi ha marge de fer més rendibles els espais agraris o més alineats o més enfocats en el consum local**, aquí veig molt marge. Fer-los créixer ho veig més difícil, perquè ja et dic, hi ha molts sòls que, de fet, no estan ni gestionats per professionals. Són petits propietaris que lloguen potser una màquina i lloguen el cereal que pugui sortir d'allà a una cooperativa, a una empresa de pinso, i aquest cereal se'n va ves a saber on i ja no entra en una cadena de valor de producte local, per consum final, pels ciutadans d'aquí. Llavors, en aquest sentit jo veig que hi ha marge de fer-los més atractius i amb més oportunitats, però de fer-los créixer realment com a sòl agrari ho veig difícil.

EM: Val. Potser ara, amb el teletreball potser semblaria que alguns edificis d'oficines no..., estan sobredimensionats i potser també zones industrials que havien previst certs ajuntaments i que abans de deixar-les buides es plantegin ...

VP: Desclassificar-les vols dir? Desenvolupaments previstos, això si que ves a saber, perquè són dinàmiques que sempre han passat. Mira, de fet, als anys, fa una dècada, abans de la crisi del 2008 hi havia una de sectors previstos a desenvolupar molt alts i van quedar congelats. Però no vol dir que estiguin eliminats, és a dir, de moment no s'han executat perquè les condicions no ho han fet o possible o necessari o el que sigui. Però ves a saber d'aquí a 5 o 10 anys què passarà? Llavors jo, per mi la clau, és planificar no només en funció de necessitats a curt termini sinó tenint en compte el valor i la importància de l'espai, i et donaré un exemple, que no és meu, l'havia sentit a en **Ferran Miralles que ara és director general de Medi Natural**, que era: moltes vegades quan es fa un pla urbanístic es pensa, es protegeix una pineda amb 4 pins i en canvi a un conreu abandonat no se li dóna importància perquè està abandonat. I això és un error, perquè aquell conreu abandonat és una infraestructura potencial verda en un futur. Que ara estigui abandonat és conjuntural, potser és perquè els propietaris volen que allò s'urbanitzi i ho tenen abandonat, però aquell sòl segueix tenint tot el valor i tot el sentit com a proveïdor d'aliments de futur ús de la ciutat si realment és un sòl potencialment bo. En canvi una pineda de 4 arbres, que evidentment un arbre tindrà el valor que tindrà, però és mirar-ho". **A vegades donem molta importància a la foto d'un moment i ni pensem en el rol i la importància que pot tenir dintre de l'equilibri territorial, d'espai**. I jo crec que la clau és aquesta, és anar amb compte, que es pogués dimensionar un mínim de sòl agrari, adequat a l'escala, o a cada territori perquè com a mínim hi hagi una garantia de que el sector pot seguir, de que no acabi sent una cosa marginal o aïllada com potser ha passat a moltes zones del Vallès occidental, que ha quedat tant fragmentada i tant marginal que allà ja no pots engegar pràcticament res perquè no tens ni qui, cap teixit ni cap projecte amb qui començar a treballar perquè està gairebé tot perdut en algunes zones. Lligant amb el que deies, jo penso que també és important que la planificació tingui en compte això. Si el covid ha posat o no els espais agraris, no t'ho sabia dir.

EM: Home, aquest quilòmetre zero...

VP: Des d'aquest punt de vista si, però també ho va fer la crisi del 2008. Bé, perquè quan molta gent es va quedar a l'atur en aquell moment, doncs potser és una font de possibles ingressos o de treball dins el sector agrari. I quan l'economia va molt bé ningú vol treballar allà o poca gent

hi vol treballar perquè depèn de quin tipus de feines, sobretot si són les més industrialitzades i precaritzades, doncs n'hi ha de millors o de més ben pagades i de més agradables però quan l'economia va malament torna a ser un ... Això vol dir que és una oportunitat? Bé, és complexa de parlar, s'hauria d'analitzar perquè passa això i com aconseguir que no fos tant precari, que hi hagués **un tipus d'agricultura més sostenible des del punt de vista també econòmic**, no basada en jornals com passa en zones més industrialitzades, inclús no cal anar a Almeria. A Lleida mateix aquest any ha sortit com a drama, del que passa amb els jornalers, quants se'ls hi paga, com viuen, etc. Tot això també hi juga.

EM: també és una cadena, no? Parlant d'això de Lleida, bé, també hi ha gent que treballa al camp i ja és gran, no hi ha el relleu, no tenen unes produccions o uns acords per realment poder viure dignament... llavors, clar, els jornals que han de pagar. Que també és això.

VP: I l'accés a la terra. Nosaltres el que si que estem intentant treballar també és amb el concepte d'espais test agraris i això, jo penso que això també té relació amb el que em comentas. Amb el teu treball i amb el que m'estaves comentant ara. Històricament, els pagesos qui eren? Els fills de pagès i difícilment algú que els seus pares no eren pagesos entrava. (...) Ara què passa? Molts fills de pagès no volen fer de pagès per les raons que sigui, perquè a pocs oficis passa això. Jo no sé els teus pares què feien però potser no fas el mateix ofici que els teus pares, jo no tampoc. I aquest fet al sector agrari havia passat i ara ja s'ha trencat. Això combinat amb un que no fa de pagès i que s'hi vulgui dedicar ho té molt difícil, perquè com aconsegueixes una granja o una finca? Comprar-ho és caríssim, la maquinària, la infraestructura és molt cara. Llavors, aquestes dues dinàmiques combinada amb que qualsevol sector és difícil engegar un negoci i fer-lo viable, però al sector agrari ho és especialment, primer perquè els marges ja són ajustats o les opcions d'èxit són molt justes, vull dir, és molt fàcil no guanyar-te la vida. És possible guanyar-te-la raonablement bé, però t'aporta altres coses com un tipus de vida, el que sigui que molta gent ho valora, però no és un sector fàcil. Llavors, entre això, el tema del relleu, que has de comprar una finca i que l'activitat és poc atractiva a nivell econòmic, doncs fa que per una banda, moltes explotacions pleguen perquè es jubila la persona i no té relleu. I en canvi, altra gent que voldria provar-ho i potser l'interessa però no troba la manera o no té els recursos i es perden moltes oportunitats per preservar l'activitat. Llavors la idea d'espai test, seria com un viver d'empreses però pel sector agrari. Que tu poguessis oferir una finca de 3 hectàrees, o 2 o 1, o una granja o el que sigui, a 2 o 3 emprenedors que no venen de tradició agrària i que abans de fer la inversió i endeutar-se, volen provar durant 3 anys o 4 o els que calguin, si són bons per això, si se'n surten, etc. I un cop validats i sabent si funcionen o no, en cas que si, doncs es puguin instal·lar pel seu compte i ara si parlant de comprar una finca o així. I això també és una idea que a nivell de Catalunya, a França ja fa uns 15 o 20 anys que funciona i n'hi han molts, aquí a Catalunya ja fa temps que se n'està parlant però encara no ha acabat d'arrelar però si que hi ha varius col·lectius o des de varius projectes se n'està parlant d'impulsar. I ara ja **n'hi ha uns quants de previstos a nivell d'àrea metropolitana o de regió, i llavors també és una eina interessant de posar en valor un espai agrari**, evitar que s'abandoni o que es precaritzi, i alhora incorporar gent nova en el sector perquè també és un drama, el número d'explotacions no para de baixar, cada cop n'hi ha menys i més grans i més industrialitzades, amb lo qual també és més difícil que optin per models de producció, en la línia que dèiem abans, més enfocades a qualitat, venda directa, etc.

EM: I a part d'aquests, hi ha altres eines que es podrien impulsar per millorar aquestes produccions? Creus que ara pot ser una bona oportunitat per impulsar la viabilitat de les produccions? I després aquestes finques que estan mig

abandonades, que dius, potser tindrien més importància que el petit bosc de pins?

VP: Si, es parla de banc de terres... És complexa. Horts urbans és un tema més lúdic, més formatiu, més social, d'aprenentatge o d'apoderament de gent vulnerable o que es troba en situació precària, doncs com a mínim que té un lloc on dedicar-se amb un cert retorn d'aliments, però a nivell econòmic amb el que puguin treure d'un hort urbà difícilment li solucionarà la vida a ningú. Jo els urbans els situo més en una tasca social, formativa, lúdica, educativa, etc. però no professional. El repte és aquest, el drama és que el traspàs d'una granja és molt complicat. Així com el traspàs d'un restaurant, doncs mira, tanques la porta, traspàs, té les claus i ... Una granja normalment va vinculada, normalment és en propietat, segurament la persona viu allà també, amb una càrrega emocional i patrimonial també que... llavors és difícil. I a més quin preu li poses, hi ha una inversió segurament de maquinària i de tal, que difícilment una persona que vulgui engegar un projecte agrari i que segurament no té gaires recursos no ho pot comprar. Llavors de quines maneres es pot encaixar això és... idees n'hi ha moltes però dispositius pràctics ara mateix jo no en sé. A França hi ha cosetes, hi ha una associació molt potent que es diu *Terre d'Alliance*, que el que fa és facilitar el relleu, el traspàs. Allà tenen molts recursos per una sèrie de coses que passen a França i que aquí són difícilment aplicables, començant per la normativa, els preus; aquí, un altre problema és l'especulació i això si que juga amb l'urbanisme. Una granja que està a primera línia urbana, segurament el preu d'allò està multiplicat per ves a saber què pensant en que d'aquí a 10 anys allò s'executa i acaba sent industrial o residencial. I llavors, en zona metropolitana això també és un drama. Potser a La Noguera no passa, però aquí es un fre important.

(...)

VP: El Parc Agrari del Baix Llobregat, més protecció que allò no en pot tenir. Té protecció municipal, autonòmica i europea perquè allà a part de ser Xarxa Natura, és que ara no ho recordo, FEPA perquè és protecció especial per les aus... tenia totes les proteccions i de màxim nivell que es pugui tenir. No sé si te'n recordes, quan fa d'això, lo d'Eurovegas? En aquell moment, al final no es va fer, però es negociava per fer-ho en allà com si... la protecció que tenia no era cap limitant, ja es canviaria per... Llavors veient això, aquí a Palou una mica també ens passa. Aquí a Palou hi ha unes 400 ha de sòl agrícola productiu real, no se sòl rural, descomptant camins, cases, son 300 ha productives o entre 300 i 400. I estan protegides pel sòl no urbanitzable, pel pla municipal, territorial i metropolità, etc. Però intenten comprar alguna cosa aquí, no hi ha moviments o si n'hi ha són a uns preus que no són els d'un espai agrari perquè està tocant a tot, i això es un fre també. Perquè una persona que vulgui venir aquí a comprar-se un tros de camp i llavors llogar o algo i anar creixent, ho fa molt difícil, perquè el tema aquest, la pressió urbanística...

(...)

VP: El tema de la mobilitat, l'he tocat de rebot en el tema, no des del punt de vista general sinó aplicat al que és la alimentació. Sigui teletreball, que evidentment, si hi hagués teletreball que en el sector agrari és difícil, seria una reducció de la mobilitat interessant.(...) Però si que el tema del **consum i producte més local suposa una reducció de les despeses de transport** o del transport si el producte ve de Sud-Amèrica. Això per una banda, aconseguir un tomàquet produït a 30 kms o a mil, doncs els efectes sobre la mobilitat són evidents. I per l'altra també, és el que et deia abans, **el repte aquest de com fer viable la venda directa més enllà dels canals**

habituals de mercats, botigues, etc. Si un productor que vengui directament a consumidor com fer-ho també de manera sostenible i que no acabi suposant una cosa que en teoria pot semblar que ambientalment és millor, però que al final acabes fent una de kilòmetres, que el resultat es pitjor que el que vols evitar. Aquí si que hi ha un repte amb el que deia abans, tornant a la logística i tot allò, que si que té efectes sobre la mobilitat.

EM: Seria com una mobilitat que s'incorporaria.

VP: Més des de la logística no tant la mobilitat de les persones però si. Transport, no sé. (...) Una oportunitat que és tenir el mercat molt a prop, a vegades també es una barrera per aconseguir projectes més cooperatius. (...) Hi ha un projecte molt maco que es diu EcoMaresme, s'hauria de canviar de nom perquè ara hi ha productors de fora del Maresme. És d'abans del covid i en aquest potser si que el covid, aquest seminou paradigma que no sé fins a quin punt es quedarà o no, segurament que els ha ajudat. Ells, a part de compartir la distribució dels productes que fan ells, tenen un espai de producció de la cooperativa, per vendre com a cooperativa, i amés fan compres centralitzades d'altres productes que ells no produeixen com puguin ser fruita i així per també vendre'l als seus clients. És un projecte de moment petit però que espero que vagi creixent.

(...)

DB: El responsable de gran parte del sistema de transportes metropolitano, pues lo que está habiendo es desinversión. Si que es verdad que hay inversión en algunas cosas que son grandes infraestructuras. Creo que ayer o antes de ayer hablaba de... oía en la radio que se estaba planteando la ampliación del sistema de metro de Madrid, que es gigantesco, alargando determinadas líneas, no recuerdo cuales. Pero luego hay una desinversión en la gestión, la gestión en el día a día del transporte. Claramente, un caso clarísimo son las frecuencias: las frecuencias de los metros, las frecuencias de los autobuses. Evidentemente es el mejor modo, pero sobre todo yo creo que hacia lo que se debe tender es hacia 2 cosas que no están, no son gestión del transporte, pero están directamente relacionadas con ella. Una es **tender hacia la ciudad de cercanía** que es algo que se ha abandonado (...) Decía que lo que más efecto puede tener no es tanto intervenir sobre el transporte. Creo que la única solución es continuar por donde veníamos, sobre todo de cara al transporte público **aumentar inversiones que puedan hacerlo más seguro en situación de la pandemia, que es aumentar las frecuencias, sencillamente**. Y no lo sé, si es posible intervenir en formas de ocupación, etc. De vagones, autobuses y ese tipo de cosas. Pero yo creo que lo más significativo será intervenir en aquellos procesos que generan mayor movilidad. Y uno de ellos es tender, desde el punto de vista del urbanismo, hacia la ciudad de cercanía. Que es favorecer que la mayor parte de las movilidades sean de cercanía, sean peatonales, sean con la bici propia, etc. Y luego intervenir también sobre horarios, que es una cosa que en las sociedades occidentales, al menos en la española, se ha avanzado poco o nada. Creo que claramente que **intervenir sobre los horarios de tal modo que las horas punta se diluyan** puede ser lo que más efecto tenga. Y esto es una cuestión de gestión de tiempo, gestión del trabajo pero también es gestión de la ciudad, sobre todo el tema de la ciudad de cercanía. Volver a una idea de barrio donde, excepto determinados servicios o determinadas funciones más elevadas que te obligan a moverte a otro barrio, moverte al centro de la ciudad, al centro urbano, pues no sé, los grandes museos o la cultura más avanzada, que gran parte de las cosas se pueda resolver en la ciudad de cercanía. Creo que serían desde el punto de vista de la movilidad los dos procesos que podrían tener más impacto.

EM: Esta ciudad de cercanía, ¿se refiere a un proyecto como el que plantea Anne Hidalgo en París? ¿El de la ciudad de 15 minutos?

DB: Si, si, efectivamente, la ciudad de 15 minutos. El último plan general que propuso, en este caso estaba propuesto por el ayuntamiento del Partido Popular, que no se llevó a cabo cuando ganó Más Madrid, planteaba un tema que después de darle muchas vueltas y (...) no digo que estuviese bien, pero se planteaba, hablaba de islas urbanas. Bueno, pues hablaba de barrios, un barrio es todo aquello que se tiene a 15 minutos, donde se puede desplazarse andando, donde tienes ciertas conexiones, donde conoces a determinado tipo de personas...

EM: ¿Y descentralizar la ciudad?

DB: Descentralizar la ciudad, es sobre todo descentralizar determinados servicios y comercios. Esto implica también cambios urbanos, pero implica también cambios de mentalidades que probablemente son mucho más complicados. Es decir, el tema de las compras, por ejemplo, no sé qué es causa y qué es efecto, pero en una ciudad como Madrid y en un área metropolitana como Madrid, con la mayor cantidad de grandes superficies por habitante, posiblemente del mundo, en zonas suburbanas, etc., pues es muy difícil de revertir. Es muy difícil de revertir por el

modelo de ciudad, y es muy difícil de revertir por la sociedad que han construido y por los patrones sociales que han construido, pero seguramente fuese lo más efectivo.

EM: ¿Y en cuanto a sostenibilidad? Ahora se ha visto también que ha sido pues, tal vez, parte de la causa, también afecta directamente en la calidad de vida, tanto en situaciones así como en el día a día, el verde que no está del todo bien distribuido y no es suficiente. Esta sostenibilidad a nivel urbanístico se puede gestionar de otras maneras. ¿Cree que va a afectar?

DB: Si, sin duda. Aquí se han dado casos muy curiosos en Madrid. Por ejemplo, cuando empezó el desconfinamiento los grandes parques permanecieron cerrados por mucho tiempo. Yo vivo al lado del Parque del Oeste, que es el segundo gran parque urbano, desde luego de los históricos el segundo gran parque urbano de Madrid, pero parques como el del Oeste, el del Retiro, la Casa de Campo... bueno, parque forestal, etc. permanecieron cerrados mucho más tiempo. A lo mejor las razones por las que permanecieron cerrados eran entendibles. Lo que pretendía el ayuntamiento, no sé si tenía razón o no, pero lo puedo llegar a entender. Lo que pretendía es que, claro, si abres que va a intentar hacer la gente, pues irse al Retiro. El Retiro es muy bonito y va a provocar un aluvión de personas de toda la ciudad de Madrid al ir al Retiro, etc. y va a provocar grandes concentraciones. Es posible que fuese cierto, que ese efecto se pudiese dar y que tuviese razón para cerrar, pero también ponía de manifiesto otra cosa, ponía de manifiesto la mala distribución de los espacios verdes y sobre todo que no siguen una gradación, una gradación de cercanía-uso, de mayor o menor cercanía y uso. En gran parte, sobre todo en el centro urbano, los espacios verdes son oportunistas y contamos con magníficos parques públicos y con muy pocos espacios verdes funcionales. Por lo tanto, es uno de los graves problemas, evidentemente. Igual que hablo de la ciudad de cercanía, determinados equipamientos para el ocio, para el tiempo libre, deben ser de cercanía. Y luego hay un aspecto de calidad de vida que me parece esencial y que si uno ve la distribución ahora mismo de los contagios en grandes ciudades, yo creo que lo entiende perfectamente. Mira, en Madrid ¿dónde hay más contagios actualmente? Pues hay en Carabanchel, los hay en Vallecas, los hay en la Villa de Vallecas, ¿dónde? Pues donde hay vivienda de peor calidad, vivienda mucho más pequeña y vivienda con peores servicios. Y sinceramente hay que tener mucha conciencia para en una tarde como hoy quedarse en casa y no salir. Es que hay gente que tiene muy malas condiciones de habitabilidad, situaciones de hacinamiento con viviendas con, sencillamente, con tamaños y servicios muy deficientes. E inevitablemente eso lleva a una mayor vida ciudadana, una mayor vida en el exterior, evidentemente. Por tanto, intervenir sobre la calidad de la vivienda es esencial. La calidad de la vivienda es uno de los parámetros esenciales para la calidad de la vida urbana. Generalmente cuando hablamos de calidad de vida urbana tendemos a pensar en mucha gente y resulta inevitable de vivienda hacia fuera. Pero **la calidad de vida urbana empieza en el interior de la vivienda**. Donde hay mucho calor, donde hay mucha gente junta, donde hay muchos ruidos, etc. inevitablemente llevan a un mayor uso del espacio público. Y eso, si el espacio público no está adecuado, pues evidentemente eso va a dar lugar a que en situaciones como esta la interacción social aumente.

EM: Y quería plantear también la sostenibilidad social. ¿El urbanismo deberá ir un poco más allá y plantear también disposiciones de los edificios, con balcones, con acceso a espacios comunitarios?

DB: Si, exactamente, es que la sostenibilidad la entiendo solo desde el punto de vista social. La sostenibilidad es un concepto social, no creo que se refiera a naturaleza. Obviamente a nuestra interacción con la naturaleza si, pero a la interacción del ser humano. Evidentemente, o sea, los contagios de todas las epidemias están relacionados a la densidad y a la calidad del espacio

urbano y a la calidad de la vivienda. Hace poco, en los últimos meses han salido un par de libros fantásticos sobre la expansión de la epidemia del cólera en Londres en el siglo XIX y estaba unida a la habitabilidad y a la calidad del espacio público, a la calidad del agua que llegaba. A la calidad del agua que llegaba a cada zona, podemos pensar que la calidad del agua en una ciudad occidental ahora es suficiente en cualquier lugar. Podemos pensar eso, pero otros aspectos de la calidad urbana y por tanto, la expansión de las pandemias, o el control de las pandemias está (...)

EM: ¿Y priorizar también como en el siglo XIX el higienismo?

DB: Si, por supuesto. Lo del higienismo es un concepto que me da, me causa cierto repelús. Es decir, porque en gran medida era también un higienismo social, pero bueno si lo despojamos de esa hojarasca moral y social, etc. pues si.

EM: Claro, esto implicará nuevas herramientas, ¿igual también incluso la gobernanza del aspecto urbanístico?

DB: Si. Te puedo decir poco sobre eso. Así como me dedico a los estudios urbanos nunca he hecho planificación, no me he dedicado expresamente a la planificación. Por lo tanto, herramientas ahora, a lo mejor si me pongo a darle muchas vueltas y a pensarlo se me puede ocurrir algo significativo, pero la verdad es que no sé que decirte. En cuanto a la gobernanza me parece una obviedad. Perdón, no, no es una obviedad, pero evidentemente **la corresponsabilidad y me parece inevitable para la mejora de los espacios urbanos**. A lo mejor espacios urbanos consolidados, como los casos de Madrid que te he dicho, o cientos de casos que me puedes decir tú en Barcelona igual, tienen que ser casos de microcirugía. Evidentemente intervenir a gran escala sobre espacios muy consolidados donde viven, como en Vallecas 250 mil personas o 300 mil personas, pues evidentemente es muy complejo. No estamos hablando de grandes instrumentos de urbanismo, no estamos hablando de derribar o de esponjar, etc. Que tampoco me parecen soluciones porque lo que acabamos provocando son desplazamientos, gentrificación, etc. Yo creo que de lo que **debemos hablar es de micro-intervenciones**, y esas micro-intervenciones que mejoren poco a poco la calidad de vida de esos espacios, y esos requieren sistemas de gobernanza y de corresponsabilidad de los propios habitantes. Además, es el único modo en que no se produzca gentrificación. Si vamos a mejorar el espacio público para adecuarlo para las clases (...)

EM: Y tal vez, ¿puede que estas nuevas asociaciones vecinales y grupos de apoyo sean también un vehículo para llegar más fácilmente a abordar en cada zona los problemas? ¿Se aprovechará una nueva concienciación de esas asociaciones civiles?

DB: Si, sin duda. Evidentemente esto supongo que depende del grado de asociacionismo que haya en cada ciudad, casi en cada distrito o en cada barrio. Porque evidentemente es muy diferente. Volviendo al caso de Madrid, hay lugares en que el asociacionismo, la conciencia social en relación con tu espacio de vida es muy fuerte, mientras que en otro es muy débil. También es verdad que suele haber, bueno, no necesariamente porque no creo que sea absolutamente 100% la relación con problemas sociales, marginalidad y asociacionismo. Supongo que depende de muchos otros factores. Pero evidentemente, cuando el urbanismo pero sobre todo las políticas urbanas y la intervención en la ciudad ha ido de la mano del asociacionismo, ha funcionado. Yo creo que la relación causa efecto seguramente se podría demostrar empíricamente. Por lo tanto, allí donde se le escucha a la gente sus problemas, y allí donde la gente tiene capacidad para intervenir sobre ellos. Por lo tanto, ya decía que la

gobernanza no es algo obvio, desgraciadamente, pero bueno, claramente **la corresponsabilidad de la propia sociedad mejora el diagnóstico y mejora las soluciones.**

EM: Bueno, ahora ya a toro pasado, pero viendo estas necesidades que se han planteado como más urgentes, ¿qué cree que se podría haber mejorado? ¿Qué cree que se debería incluirse necesariamente en esta nueva normalidad?

DB: Yo creo que el tema de la ciudad de cercanía me parece esencial. Se habla de burbuja familiar, en la universidad una clase es una burbuja, etc. Evidentemente, las ciudades son interacciones, por tanto, todo lo que estamos planteando aparentemente... una ciudad es esencialmente interacción social y lo cierto es que a los que nos estamos viendo obligados con la crisis del coronavirus es a romper esa interacción, o a limitar esa interacción. Por lo tanto, aparentemente todo esto va contra la propia urbanidad, contra el propio hecho de lo urbano, y en cierto modo seguramente sea así. Y va contra los modelos más sostenibles de ciudad que son aquellos donde todo está más cerca, donde todas las cosas se pueden resolver a pie, o determinadas cosas se pueden resolver a pie. Pero es obvio que incluso los modelos más cercanos a eso, en los últimos 40 o 50 años se estaban rompiendo. Manteníamos la densidad, pero no manteníamos los beneficios que nos permitía esa densidad tan mediterránea. Es decir, gente en el centro de Madrid o en el centro de Barcelona se coge su coche y va al centro comercial de la periferia, se va al cine para no andar 5 minutos e irse a la Gran Vía que está llena de cines. Por lo tanto, digamos que **tenemos el espacio urbano, pero no tenemos la sociedad que hace un uso adecuado y que hace un uso potencialmente sostenible de ese espacio urbano.** Transformar ese espacio urbano... el espacio urbano genera muchas sinergias, cuesta mucho transformarlo, mucho dinero, mucho tiempo, mucho esfuerzo. Cambiar comportamientos sociales es más fácil. Por lo tanto, yo creo que ese generar burbujas de barrio que pueda resolver gran parte de las necesidades del día a día. Y al final es obvio, el domingo si quieres ir a un teatro pues tendrás que ir a la Diagonal en Barcelona, no sé, lo digo por decir, no sé donde están los teatros en Barcelona, (...) o la Gran Vía. Pero en el día a día no necesitas salir. Y modificar horarios evitando las grandes concentraciones, que pueden ser inevitables para según qué cosas, pero no para todo.

EM: Muy bien, perfecto, pues ya está (...)

EM: (...)

AB: (...) Jo, llegint una miqueta el que tu tenies i per fer-ho una mica més endreçat, m'havia marcat diferents àmbits. Perquè tampoc quan tu parlaves d'urbanisme, jo pensava hi ha diferents nivells i no sé quins estan tocant. Per una banda, el tema de l'habitatge; després, per un altre, lo del viari, tot el que és mobilitat i viari; i després espais públics. Jo era el que jo m'havia marcat, perquè després si entres en equipaments, escoles, centres cívics i tal, també hi ha coses a dir i ja s'ha xerrat a tota Barcelona, però no sabia equipaments ja se te'n anava perquè això...

EM: Bé, jo volia plantejar-ho més des de l'espai públic perquè és el que plantejava en el projecte original, i potser tocar també una mica el tema de governança, que en el cas de Barcelona em sembla molt molt adequat i interessant, i que realment estem en una situació en la que el tema governança potser ja ho era però ara encara és més emergent, és més urgent. És la meva visió, també.

AB: Doncs a veure, per no atabalar-te gaire, una mica d'ordre. En el tema d'habitatge, què s'ha constatat? I hi ha alguns articles que pots trobar en premsa perquè ja se n'ha parlat, i això seria més d'arquitecte però s'ha vist, en general, que hi ha una mancança d'espai dins de l'habitatge. Els habitatges principalment de certs barris i de certes zones en el cas de Barcelona, però de certes ciutats industrials en l'àrea metropolitana, l'espai que havíem anat reduint per uns habitatges que eren gairebé dormitori, habitatges en barris dormitori o barris perifèrics en que també la densitat en general, ve d'històric, des de que es van generar, ha mostrat que és molt difícil fer, en situacions com aquesta, un confinament en habitatges on la densitat és molt alta. Són habitatges que alguns d'ells no tenen ni sortida fora, no tenen ni un balcó, ni una terrassa, ni una galeria. I llavors el confinament suposa que no tens on sortir a respirar si és que és pot, però és que amés a dins ja és reduït també. I el fet d'haver de fer **teletreball dins d'habitatges d'aquest tipus, han estat com molt rígids. S'ha vist que eren petits i rígids, no hi havia possibilitat d'estar 3 persones o a vegades 4**, amés de que tinguessin els equipaments, que això és un altre, però teletreballant al mateix temps perquè és molestaven. S'ha convertit en oficines un menjador, una sala d'estar o la cuina, **hi havia gent que veies que es connectava d'on podia, perquè no hi havia prou espais i no estaven adaptats**. Això es pot fer puntualment, però no. Després també, no només d'espai sinó que l'habitatge no era modular i es parlava darrerament en com es pensava en habitatges que tinguin espais exterior, perquè hi havia d'aquests que van tancar les galeries, el balcó, doncs ara l'han trobat a faltar. Doncs era com construïem **habitatges que siguin en alguna part obert i després que siguin prou flexibles, que siguin més aviat modulars**. Això no sé com s'ho faran, això no és ara però s'haurà de pensar a llarg termini, seran les noves construccions i de quina manera modular però de qualitat perquè sinó t'acabes trobant amb uns habitatges on les parets són paper de fumar, perquè si són mòduls que es puguin moure... Bé, a mi això em generava bastant... també perquè toca en uns barris de Barcelona on han estat els barris que més incidència han tingut, per densitat. I són els que han començat a fer les proves massives. Per tant, ja **es veu que hi ha una relació entre tipus de viari, concentració, la densitat, els nivells de renda i la incidència de la malaltia**. Perquè ha estat molt més difícil conviure-hi. Això va lligat directament amb l'espai públic. Precisament en el moment que pots sortir i fer coses a l'aire lliure que seria la manera de dir "me'n vaig amb l'ordinador o la *tablet* o el mòbil fins i tot, i me'n vaig fora a una zona verda, no hi ha zones verdes, precisament en els mateixos barris. Com **la densitat fa que no hi hagi un espai públic de qualitat**. Clar, hem guanyat molt,

s'han fet molts canvis en els darrers 20 anys. Però és cert que la pròpia densitat fa que no hagi la possibilitat d'espais públics... uns espais públics de qualitat. Va lligat, aquelles zones de la ciutat on no serien necessaris perquè la gent viu en unes condicions super bones perquè ja tenen el seu propi jardí, també són les zones menys denses, on és molt més fàcil sortir al carrer sense trobar-se ningú, on hi ha uns espais enjardinats o espais públics que es troben més fàcilment, d'unes hectàrees i molt més grans. Que és normal, que en les zones on la trama urbana és més densa no es poden encabir i llavors són places dures, són petits raconets que s'han aconseguit tipus el Raval, et dic Barcelona perquè és el que conec, però a base d'actuacions d'esponjament s'aconsegueix una plaça i que acaba sent una placeta, de les petites del Raval o de Ciutat Vella i que acaba sent una plaça dura perquè no hi ha... Jo trobo que és molt important que l'espai públic en quant a parcs, jardins, zones equipades seria la manera de compensar aquesta densitat dels habitatges i resulta que tampoc hi són. Clar, això no és fàcil de canviar-ho d'avui per demà, perquè les actuacions d'esponjament s'han acabat fa temps, ni se'n parla. Però clar, què és el que lliga amb la mobilitat? (...) Si tu estàs en uns espais de la ciutat que ja són molt densos en quant a habitatge, quan aquesta gent surt al carrer també és una incidència molt més gran. Amés acostumen a ser uns carrers més petits, més estrets, amb voreres que no es poden fer més àmplies, i ja se n'ha fet de pacificació d'uns carrers, ja està prou bé, però clar també et trobes amb altres situacions, bé, que les actuacions de peatonalització o pacificació de carrers les macroilles, les megailles que s'ha vist que han tingut un ús molt interessant i com se'n anat utilitzant, però clar, si n'hi ha dues concentren allà altre cop a la població, quan el que estàs intentant és que hi hagi distàncies, en aquest cas, en un altre moment potser no. Què s'ha fet? Com que això no es pot compensar d'avui per demà, es tanquen carrils de cotxes per fer carrils bici, o pacificació de tancament parcial, no sé si ho has vist que ens tanquen els carrers amb valles, algun cap de setmana o algunes tardes segons quins dies. És clar, això ningú sap ben bé quin horari té, com està planificat i els cotxes que necessiten, que són dels propis veïns amés, però que necessiten entrar o per descarregar o per anar al pàrquing que el tenen allà, obren la valla, entren i ja es queda oberta. Amb lo qual, el proper que arriba si no ho coneix, no ho està fent de mala fe però, clar allò no és una manera de pacificar integrada, amb la idea de la governança assumida per tothom, perquè no s'ha pactat probablement, no s'ha donat prou informació per veure amb quina bona idea que estic convençuda que hi ha al darrera s'ha fet, i que tothom conegui. És com lo de, i ara no té res a veure, és com lo de baixar els trastos vells, es va fer tot un procés i encara s'ha de continuar fent de conscienciació, de quin dia és el que et toca i a quines hores i van posant cartells de tant en tant i encara i així et trobes trastos fora d'hora. Si tu no has fet un procés de governança en què tothom estigui implicat i el que no s'hagi volgut implicar almenys se li informi, és molt difícil que aquestes mesures, que amés són provisionals, es puguin veure acceptades per tothom i respectades per tothom. I entres en conflicte amb els propis veïns perquè és el conflicte per l'ús d'un espai precisament públic. En els parcs i en els jardins es va fer uns dissenys sobre el mobiliari urbà, sobretot dels bancs que molt de disseny a vegades però que a hores d'ara no s'han pogut fer servir, perquè no hi havia possibilitat. Clar, veies a la gent asseguda a terra, en aquest temps sorties i hi havia joves amb les tablets, o els ordinadors, o els mòbils asseguts on hi ha gespa. Al meu barri la majoria no tenen gespa, si hi ha un arbre estaven al costat de l'arbre, sota l'ombra, però era al terra directament. No són condicions, potser comptar que pots treballar o sortir a l'espai públic perquè no te'l fas teu, no és una zona per dir "mira, estic fart d'estar a casa treballant encara que tingui espai, me'n vaig a fer un tomb, m'emporto la feina i m'assec en aquell lloc, en un banc o a sota d'un arbre", no. I això que som una societat que surt moltíssim i que està molt al carrer. Però on estàvem normalment? A les terrasses dels bars. Quan es van obrir les terrasses i va ser el moment d'obrir les terrasses, és quan va haver-hi la baixada de l'ús a casa i la sortida als bars, i llavors... Jo tenia criatures adolescents que podien anar al bar en les hores que no podien si no

era anar a la terrassa del bar. I llavors dèiem “és que ens obliguen a anar al bar” (...) El lloc de socialització acaba sent el bar, la terrassa dels bars.

EM: Però bé, ho plantejava més... Clar, això són mesures, ja ho deia, que potser no van ser gaire adequades perquè es va prioritzar la visió sanitària i totes les altres visions i tots els altres aspectes es van deixar de costat. Llavors, és clar, es creaven aquestes incongruències. Però, per exemple, creus que arrel d'aquestes incongruències, de veure que la ciutat també s'ha d'adaptar per evitar aquesta expansió de malalties i de virus, creus que de cara a planejar potser un nou parc es farà d'una altra manera? S'hauria de? Llavors, enlloc de bancs ficar més com camins, o no sé, per exemple, i clar, fer unes ràtios diferents d'usuari per espai, superfície pública?

AB: Exacte, si, si. És això. En el cas de l'habitatge construir de manera diferent i pensar en els habitatges de manera diferent. Clar, això costarà molt de canviar-ho en els que ja tenim. En el cas dels espais públics, el que són parcs i jardins, habilitar-los de manera que siguin més conviviales, i de canviar les ràtios i les mesures, o la disponibilitat de parcs i jardins també pensant que sigui un lloc d'estar-s'hi, que ara a vegades són llocs de passeig i de pas, i no hi ha espais per estar-s'hi, i llavors no hi ha taules, no hi ha encara que sigui aquelles de pícnic, no hi ha espai per quedar-se una estona i dir “em poso a llegir o a treballar i estic en un lloc còmode, a sota de l'ombra”, no està pensat així. Això tampoc és fàcil, però el mobiliari si que es pot canviar.

EM: Però creus que això si que canviarà, que la visió de ...

AB: Bé, no ho crec, seria el que m'agradaria, no sé qui ho està... hauria de canviar, però jo no sé què estan fent en els serveis de planejament de la ciutat. Però plantejar les coses diferents. Noves idees: el viari. El viari veient que es pot fer aquest esforç de reduir els carrils de cotxes i de pensar en substituir, no fer la vida impossible als cotxes perquè sinó al final no podran passar. Però si intentar anar afegint, potser no tant la idea de carrils de bici només per bici, sinó carrils o voreres separades o espais en els que puguin haver-hi carrils ràpids, carrils de vianants però que puguin ser zones en que tu puguis anar amb diferents mitjans de transport propis que no siguin el cotxe o l'autobús. Llavors, les voreres més grans, aprofitar si es pot espais on no hi hagi diferències de nivell entre la vorera i el carril de bici/cotxe però que si que siguin segurs, això sempre és complicat, depèn dels llocs. Clar, no t'atreveixes a anar entre els cotxes, et posen entre un carril i l'altre. La idea si que, pensant en que també la contaminació atmosfèrica que pot resistir la població pugui ser també un nivell de contagis, d'altres malalties i d'expansió de malalties perquè som fràgils degut a aquesta contaminació. Llavors si augmentes la possibilitat d'espais públics més oberts i viscuts i baixes la proporció de cotxes i de contaminació que hi pugui haver-hi, la ciutat es fa més fàcil de viure i de transportar-te. A hores d'ara el problema és com moure's d'una manera àgil i ràpida que no compensi agafar el cotxe. Ara de moment és això, la gent agafa el cotxe per comoditat i perquè li resulta més ràpid, perquè la seva combinació de transport és molt complicada.

EM: Ara també per seguretat, la gent s'ha sent més segura

AB: Clar, i això està fent... Una cosa que es parla poc i jo crec que també seria una bona actuació seria pàrquings. Quan es va dir que es mirava de fer una manera en que arribessin els turistes francesos a Barcelona i que vinguessin en cotxe i es va fer tota aquella promoció del turisme en cotxe, a mi em va donar un yuyu, perquè pensava “ostres, és el que ens faltava, que els turistes vinguin en cotxe, perquè és que llavors on els posarem?”. I llavors es va dir, “no, no, no, la idea és fer pàrquings dissuasius o compensar d'alguna manera les places de pàrquing”. Aparcar a Barcelona (...) I dius “Clar, és que Barcelona, en certes àrees no té prou pàrquings subterranis”. Si

el que volem és treure cotxes, deixar zones de càrrega i descàrrega perquè ara sembla que els hi hem tret i de poc no poden ni anar aturant al mig de carrer. Bé, intentar compaginar sense ser talibans, que moltes vegades el que es viu des de l'usuari és que no tens un únic perfil, sinó que un dia pots ser usuari de bus, un altre dia ets vianant i un altre dia has d'anar en cotxe. Com equilibrar això? Perquè una cosa compensi l'altra. I jo trobo que això és molt difícil però és part dels models de mobilitat dins d'una ciutat, i d'afavorir. Clar, tot passaria per engrandir els espais, però hi ha zones on no es pot. Llavors com guanyes espai? I era una idea que em venia abans quan tu m'has dit a través de la governança. En l'Ajuntament de Barcelona, hi hagut durant tot aquest temps darrer que es déu estar acabant ja, tot el que seria els **pressupostos participatius**. No sé si ho saps, és que l'Ajuntament destina a cada districte un pressupost i la gestió d'aquest pressupost s'ha fet de manera participativa, amb sistemes de governança depenent de cada districte i veient què consideraven els veïns, els representants dels veïns era necessari dedicar aquell pressupost. És segur que no és una quantitat de pressupost per fer tots aquests canvis durs i tant forts que demanem, però que pugués haver-hi un pas més i només gestionar aquestes parts de pressupost concretes, sinó **participar en la gestió de nivells de pressupostos més estructurals**. És a dir, a part de pressupost de viari, equipament públic i manteniment de l'espai públic, que aquí també hi hagués participació. No estic dient de manera directa o proporcional, però si d'alguna forma que arribessin a les necessitats. Jo he participat en alguns d'aquests processos de places de per aquí, que amés estaven encarregades a grans gabinets d'arquitectes com Miralles i companyia, i la plaça s'ha hagut de refer 3 vegades en algunes parts, perquè a la primera inauguració ja es veia coses molt concretes que allà les criatures s'anaven a trencar les dents *de fijo*, que aquells seients o en aquells carrils és que no hi cabia ni una cadira de rodes, amb uns pendents o amb uns esglaons que no cabia el peu, un disseny molt boniquet però que no servia per res. Doncs enlloc de dos fes-ne un que serveixi d'escala i al mateix temps de graderia perquè la gent es pugui asseure, i aprofitar que al costat hi ha un equipament que és un casal, per exemple, o un centre cívic, en que hi ha una *wifi* amb una qualitat que la gent s'hi pot posar al costat, però no ha d'estar dins, cosa que la *wifi* de Barcelona és un desastre. Llavors veus la idea de **compaginar espais en els que no privilegiis només l'estructura arquitectural perquè sigui bonica, de disseny, sinó l'ús**.

EM: O els usos i que donin aquesta flexibilitat d'activitats, i juguin nens, i l'altre es posi a mirar l'ordinador, el *viejito* estigui mirant què passa...

AB: Exacte, aquesta és la idea. I en zones que hi hagi també pugui haver-hi terrasses que fan un ús d'aquell espai que és més obert i **no posar-te les terrasses de bars en unes voreres que en quan poses dues cadires i una taula els vianants ja no hi caben i entren en conflicte**, és dir "mira, si un bar està aquí no pot tenir la terrassa en aqueta vorera, ho sentim molt". I no per voler recaptar més impostos donem permís perquè hi hagi terrassa si o si. Bé, aquestes coses que vas veient en llocs que és impossible de gestionar, que saps que hi haurà un conflicte amés entre els veïns, entre el propietari del bar, la terrassa i el que vol utilitzar-la.

EM: De fet, ara amb el descofinament ja s'ha vist que a vegades s'han ampliat vorers però bàsicament l'ampliació ha sigut perquè la terrassa es pugui eixamplar, que dius "be, ja està bé perquè les hem estat utilitzant", però clar, sembla que vulguis donar prioritat al vianant però el vianant no guanya espai, de fet, el que el guanya és el comerç. I el comerç l'aprofitem tots però no és potser la intenció que sembla.

AB: Exacte. I llavors algunes d'aquestes maneres que s'han fet servir fins ara i que poden ser bones idees per fer-les després com més permanents, caldria analitzar-les cas a cas perquè hi haurà algunes que s'han consistit o tolerat perquè són provisionals, però com vinguin per

quedar-se generaran a posteriori altres tipus de conflictes. Jo crec que és molt complicat, i són actuacions que sempre hi ha qui les denosta perquè sempre hi ha diferents interessos però jo trobo que seria el moment per aprofitar la conscienciació de la gent, no la por però si aquesta idea -sinèrgies que s'han activat-. I que estem en un clima en el que la ciutat pot ser molt més viscuda al carrer en aquelles zones en que ser a casa és molt complicat pel confinament.

EM: Per ara també per temes econòmics, de pressupost i suposo que per l'emergència de la situació s'ha fet més lo del urbanisme quirúrgic que li diuen. Llavors, petites actuacions que com comentes potser si que s'acaben implementant i quedant o potser s'ha comprovat que no acaba de quallar i es prova alguns mesos i després se'n va. Però creus que aquest és la manera de realment aprofitar aquestes sinèrgies? Es podria plantejar un projecte més ambiciós?

AB: A veure, jo soc molt de que l'administració ha de prendre el seu rol i ha de fer valdre la planificació, no pot anar a salto de mata. Però si que un plantejament d'una planificació que pugui ser prou flexible, que si assumeixi coses de les que se'n hagut de fer a corre cuita però per millorar-les si és el cas i veure com avançar amb una certa perspectiva, amb un pla a llarg termini. I això suposa generar, crear, facilitar espais de co-creació, espais de participació, de veure de quina forma poder valorar allò... Ara tu comentaves "s'ha vist que no té futur", això ha estat sobre la marxa i probablement no té futur de la manera en que s'ha fet ara però no perquè fos una mala idea sinó perquè no ha estat el moment o no hi hagut la possibilitat o el pressupost per fer-ho bé. No descartar-les 100%, valorar-les, veure els pro i els contres i millorar-les, si és el cas de les que existeixen, però també amb una iniciativa a llarg termini. Jo crec molt en la planificació i crec que les administracions, no sé si és aquesta la paraula, han d'imposar-se o han de ser intervencionistes, però si que tenen la legalitat i són els que haurien de tenir la darrera paraula per sobre del negoci particular, sense fer-ho malbé, clar, trobant aquest equilibri. Però bé, potser jo massa... molt del rol que haurien de tenir les institucions si funcionessin realment com a representants de la població.

EM: Clar, trobo que a planificació i urbanisme és de calaix que aquesta és la visió, sinó no té gaire sentit, no?

AB: I inversió, el problema és inversió i no en tindrem. Perquè tot el que vivia del turisme, tot el que rebria la ciutat de la taxa turística, poc o molt que donava la Generalitat no es tindrà. O sigui, que anem cap a uns pressupostos encara més esquàlids, més reduïts. Llavors, clar, tenir imaginació, tenir inventiva, coses que es puguin fer d'una manera senzilla, això que dèiem, pintant unes quantes línies al terra que no sigui molt car, però havent-les pintat perquè s'ha negociat i perquè tothom les entén, i perquè s'ha informat, i perquè en un moment donat posar 4 parterres que tanquin una cruïlla de carrers és relativament fàcil i econòmic, amés te'ls emportes d'un altre lloc i els poses en allà. Però el fet és com es gestiona, com s'ha arribat a aquest acord i que estigui assumit per una gran majoria, no vull dir per tothom...

EM: també en el cas de Barcelona es dona molt l'espai col·lectiu, que no és públic, seria privat, però amb un ús gairebé públic, col·lectiu: interior d'illes, terrats... I clar, ara s'ha vist també que no queda clar ben bé quines activitats, què es pot fer, què no... De fet, la gent va començar a pujar als terrats i després els hi prohibien. Creus que també aquest urbanisme quirúrgic hauria d'aprofitar aquests espais i aquest ús que potser la gent ha començat a donar-li?

AB: Clar, aquí es barregen varies coses. La gent va començar a anar aquests espais que no tenien gestionats mai o que gairebé havien oblidat i no sabien ni com anar-hi, per una necessitat també

dels habitatges. I se'ls hi va prohibir perquè suposava llocs de contacte, i llavors era una qüestió sanitària. Qui més bé ho va fer ja fa molts anys, en el seu moment, van ser els hotels. Els hotels van veure que tenien uns espais a les terrasses o als patis i jardinetes interiors per posar un bar o un restaurant que amés era obert a fora, que no era única i exclusivament pels clients sinó que era obert. I això seria lo interessant. El privat ho va fer per tenir negoci i obert a clients, doncs això veure com es pot gestionar i qui tindria el dret de gestionar-ho perquè si és el terrat d'un bloc de veïns hauria de ser la comunitat de propietaris que tingues la possibilitat de saber quins usos normativament es poden fer i després gestionar com ho volen organitzar entre ells. Jo conec construccions que tenen a la part del terrat la possibilitat d'estendre la roba, per exemple. O quartets on hi ha les rentadores, els safareigs i no sé què. Bé, doncs es van posar d'acord, es van repartir trossos, i sinó de manera comunitària van posar gespa artificial, però clar, s'ho van gestionar d'una manera, pel covid no es podien trobar perquè entraven en contacte, sobretot les criatures. Però això de manera habitual, seria un guany d'aquest espai exterior que compensi la falta de parcs o de jardins.

EM: Exacte, de fet em sembla que hi ha projectes per enverdir les cobertes, llavors fins i tot podries tenir un hort, o plantes i això li dóna vida i sostenibilitat mediambiental a la ciutat. Sempre veiem el parc al carrer però tots aquests espais sumen.

AB: Clar, estan abandonats en la majoria dels casos. Per tant, són maneres d'anar pensant en espais oberts, o equipaments que no els tenim tant socialitzats. I per això et deia lo dels equipaments, perquè quan van començar a dir que les escoles no tindrien prou espais per posar les criatures i desdoblar els grups, Barcelona va dir requisem o utilitzem espais que habitualment hi ha sales de biblioteques, hi ha centres cívics, que tenen un ús principalment a la tarda, però durant el matí estan buits. És veure, ara amb un risc afegit que és totes les regles de covid, sanitàries, però quan això no sigui necessari jo trobo, i sempre ho hem dit, que **hi ha molts espais molt poc o infrautilitzats. I són majoritàriament espais públics**, sales de biblioteques que són com per fer activitats, reunions, xerrades i tallers que es fan servir a partir de les 4 de la tarda o més, i que seria molt fàcil fer-ho combinat amb activitats de criatures, que tenen l'horari de cole i sortir més de l'espai aula. Clar, això suposa diners sempre, perquè cal gestionar-lo.

EM: Bé, però aprofitant espais públic ja no és una nova inversió, dic jo, també seria més atractiu per això, no? De cara a l'ajuntament no es una inversió tan alta.

AB: No, però vol dir que has de tenir horari d'obertura, has de tenir algú que vigili, neteja, si surten de classe han de ser més professorat perquè el professorat que surti no es pot quedar al cole i llavors no fa les mateixes funcions... Tot suposa sobretot de personal, jo crec que no tant d'equipament i d'infraestructures, com de humans. Però, coi, és que tenim atur i podem inventar-nos noves professions.

EM: Ja, i enlloc d'invertir en construir nous equipaments com es feia a vegades de "anem a donar treball públic", doncs potser això, nous serveis amb els equipaments que ja tenim. I al revés, les escoles que a les tardes, quan estaven tancades, s'obrissin a altres col·lectius?

AB: Si, això de fet hi ha programes, lo dels **patis oberts**, ja fa molts anys que es fa. Són les escoles que deixen els patis oberts en certes hores després del cole o els caps de setmana, o a les vacances. I escoles que s'utilitzen per fer els casals d'estiu, els menjadors d'estiu o d'equipament esportiu, aquells que tenen pati i en el que les mides són possibles per fer camps de futbol o de basquet, que es fan els tornejos i llavors es deixen oberts. Això, en els barris que jo conec, que

són precaris en quant a espais i equipaments, són barris que no tenen un poliesportiu, no tenen una piscina, que no tenen aquests equipaments perquè no hi ha espai, això ja fa molts anys que es fa. I hi ha uns acords amb les escoles públiques perquè aquests espais es puguin deixar. Fins i tot hi ha uns tenen l'horari de tarda les aules ocupades per les escoles dels adults, per fer escola d'adults, extraescolars... I extraescolars que no són únicament gestionats per les criatures de l'escola sinó que són extraescolars oberts a altres criatures que no tenen la possibilitat perquè el seu cole no en faci o no en fa just aquell. I això no seria nou, seria simplement gestionar-ho i difondre-ho i ampliar-ho, posar gent. Un altre cop és posar coordinadores, coordinadors, talleristes... El que han fet sempre els monitors de temps lliure, per exemple, monitores o directors de temps lliure. És sobretot amb personal, perquè després les famílies poden pagar perfectament una miqueta pels materials i la inscripció, i això es faria i sinó amb ajuts d'assistència social en els casos que fossin necessaris. Clar, però això suposa també un entramat de gestió molt més complicat, molt més complexa.

EM: Ja, clar, inclús si ja tornem a l'urbanisme, plantejar els camins segurs, aquests espais al voltant que ara encara més potser han de ser ben amplis.

AB: hi havia lo dels **camins escolars**, per exemple, que ja se n'ha fet durant uns quants anys i estaven com bastant assumits, fets amb coordinació amb les escoles, les criatures i l'ajuntament, les associacions de veïns. Seria no perdre aquestes iniciatives també.

EM: Bé, també s'ha plantejat bastant, sobretot arrel de les eleccions a Paris i la campanya de l'Anne Hidalgo, de l'urbanisme de 15 minuts i això plantejaria una descentralització i, de nou en el cas de Barcelona, una visió de la governança més àmplia incloent l'àrea metropolitana. Com ho veus?

AB: Si, jo crec que si, el que jo crec que aquí si que és un problema més de les administracions que no pas dels ciutadans. Perquè els que fem aquesta mobilitat pendular dins de l'àrea metropolitana, ho tenim com molt clar, o precisament no tenim aquests límits. Són uns límits que posen més aviat les administracions que s'han de posar d'acord. Però en general jo crec que la ciutadania no té aquestes diferències o aquestes fronteres tant creades.

EM: No, no, això està clar, i potser aquest és el problema. Trepitjant la ciutat en el dia a dia no les tens, però després si que veus que les institucions defensen el seu territori, i a vegades hi ha sinèrgies però altres vegades no hi ha tant treball en comú.

AB: Si, a Barcelona tenim amb comparació a Paris, per exemple, l'avantatge de que tenim tot el sistema integrat a través de l'Àrea Metropolitana, i no seria tant estrany que dins d'aquest paraigües es poguessin anar incloent més coses. Perquè si s'ha fet en el transport i s'ha fet en la recollida dels residus i se'n fan d'altres coses que poguésser més, més elements. Ja és té la pràctica, ja es coneixen els sistemes i llavors com integrar-lo una mica més, veure quins altres aspectes podrien ser interessants i factibles, perquè clar, si poses uns reptes que saps que no s'aconseguiran i que t'acabaràs donant contra la paret a la primera reunió... no t'arrisquis tant. Fes a poc a poc aquells apartats que vegis més raonables, més possibles.

EM: Clar, però el que et deia, potser també tindre una visió més global i després atacs amb aquests projectes més petits que van encaminats a aquella visió.

AB: Exacte.

EM: El teletreball, semblava que se li donava un impuls bastant fort, que podia inclús potser ajudar a aquesta descentralització. En això sortim una mica de l'urbanisme, però si que l'afectaria bastant en tots els nivells. Creus que seria desitjable? Com es podria gestionar?

AB: A veure, aquí és que em toques la fibra perquè jo vaig fer la tesis sobre teletreball com a opció per espais rurals, per desenvolupament d'espais rurals i en concret de dones, i vaig estar un munt d'anys fent entrevistes a diferents països i tot. I **el problema del que hem fet és que no ha estat un teletreball voluntari**, no ha estat un teletreball gestionat i això tindria totes les conseqüències que saps, però d'aquí vindria la meua idea de l'habitatge. Tu no pots estar teletreballant en un habitatge que no estigui adequat i has de tenir un espai que... provisionalment pots estar com jo aquest dies que he estat aquí... però ja s'ha vist que ens havíem de separar, jo tinc un racó, tinc la sort de tenir una casa en condicions i que ni ens veiem en tot el dia. Però no és un espai fixe, jo la cadira bona la tinc al despatx, allò dels peus me'l vaig comprar i està al despatx i ja no me'l vaig ni portar cap aquí. Tot això són inversions que haurien de ser pactes de drets sindicals, de drets laborals. I això és un tema molt molt complex, que aquesta vegada no s'ha fet. La gent que tenia una part de la jornada teletreballant d'abans, que a l'UAB n'hi ha, els nostres secretaris, per exemple, ho feien ja (...) té unes condicions. Nosaltres aquí ara, l'electricitat me l'estic pagant jo, a l'hivern la calefacció va ser meua també, i després l'aire condicionat, el desgast del que fem servir també, la *tablet*, la *wifi* també... tot això són externalitats que no poden continuar així. Això és una part que és de temes laborals. Després les condicions, **seria fantàstic si estigués ben regulat perquè redueix la mobilitat**. Jo, aquestes cues que faig cada dia, que faig cua per arribar a l'UAB i que veig que els altres estan fent cues per arribar a Barcelona, penso "que mal repartit està el món". O sigui, jo que donaria el que fos per no agafar el cotxe, jo que donaria el que fos per poder anar caminant o en metro i els altres que venen cap aquí i estan igual, però què malament està això. Ara que m'ha fet, la directriu és no vinguis, vine només els dies que tens classe presencial. Bé, doncs jo ara aniré dilluns i dimecres. Abans estava super-malament vist i sobretot quan tens un càrrec de gestió, estava fatal no fer les coses cara a cara, o estar pels despatxos fent les negociacions i els tràmits. Ara és al contrari (...), no gasto benzina però gastaré altres coses però almenys no contamina, crec. Per tant, si estigués ben estipulat, ben regulat i amb les condicions de vida ja possibles, jo crec que si i que guanyaríem tots. Perquè **hi ha una gran quantitat de coses que veiem que no necessitem fer amb desplaçaments**. I ja ni t'explico si són desplaçaments en avions o a més llarga distància. Ara, que poguéssim triar, perquè **també hi ha uns nivells de relacions que es degraden**. Llavors que poguéssim triar. I **canviaria l'urbanisme perquè canviaria la manera de utilitzar la ciutat i d'utilitzar l'habitatge** primer, com adaptes l'habitatge i com utilitzes el teu habitatge; i jo tenia gent jove al voltant, de la universitat, però que deia "és que no puc estudiar a casa, és que jo estava acostumat a estudiar a la biblioteca, i ara no m'hi faig a estudiar a la meua habitació o al menjador de casa", i no perquè el molestés ningú o ni tingués espai, era perquè no s'hi feia. Llavors, com ens apropiem també aquests espais. Dir "bé, no te'n pots anar a la biblioteca però ves-te'n a estudiar al parc, o ves-te'n a la Ciutadella, o ves-te'n...". Però clar, "no, és que a la Ciutadella m'he d'agafar el metro" i ja és un risc ara amb la covid, vull dir. Però tenir-lo més a prop, potser tenir certs espais en els que t'hi trobis. **A vegades es fan espais d'aquests d'una manera completament espontània al voltant d'algun espai o d'algun lloc que emet wifi**. No sé si ho has vist, hi ha fotos molt divertides, molt xules, de gent recolzada al llarg d'una façana perquè gafa la *wifi* de l'*starbucks*, per exemple. Tothom ho hem fet quan hem estat *por ahí fuera*, i anàvem d'*starbuck* a *starbucks*, de cantonada a cantonada intentant trobar *wifi*. Són espais que ara també per la distància es fa estrany però són espais de socialització i d'ús d'una vorera, no hi ha més. Jo crec que si, que el teletreball va completament relacionat.

EM: Exacte, ja, ja, i ajudaria a canviar moltes coses i a refermar també una visió més verda. Val, perfecte, doncs ja està...

(...)